



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 10 marzo 2021**



Prime Pagine

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

Primo Piano

09/03/2021	Ship Mag	26
Assoporti al bivio: presidente interno o esterno? / Il commento		
10/03/2021	La Gazzetta Marittima	27
Assoporti: essere o non essere		

Trieste

10/03/2021	Il Piccolo Pagina 28	28
Un punto di vista verde sul futuro		

10/03/2021	La Gazzetta Marittima		29
Accordo per Porto Vecchio			

Venezia

10/03/2021	Il Gazzettino	Pagina 16	30
L' anno scorso crollati i passeggeri non le merci			
10/03/2021	Il Secolo XIX	Pagina 15	31
Venezia, via ai lavori per il Gnl A Livorno frenata sulla Darsena			
10/03/2021	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 3	32
Venezia, via ai lavori per il Gnl			
10/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	33
Zincone: «Per il Mose situazione difficile Ritardi e inerzia hanno contribuito»			
10/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 20	35
Fumogeni e proteste costano 14 mila euro Super multa agli attivisti No Grandi Navi			
10/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 1	36
Venezia, terminal 103 diventa centro vaccini			
09/03/2021	Corriere Marittimo		37
Venezia, nel Terminal 103 la campagna vaccinazione delle Forze dell'Ordine			
09/03/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	38
Venezia Terminal Passeggeri diventa hub vaccinale			
09/03/2021	Veneto News		39
CS I trasporti nel Nordest nell' anno della pandemia: crollo del traffico passeggeri, la ripresa dei flussi sarà lenta e incerta			

Savona, Vado

10/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 18	42
Depositi di bitume, il progetto nel porto non è tramontato			
10/03/2021	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 41	43
Porto, rispunta il progetto dell' impianto di bitume il Comune ribadisce il no			

Genova, Voltri

10/03/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 13	44
Logistica, i porti del Nord Italia congestionati dai Tir			
10/03/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 4	46
Paita: "Infrastrutture l' elenco può raddoppiare il modello è il Terzo Valico"			
10/03/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 4	48
Porto, gennaio inizia in salita per merci e passeggeri			
09/03/2021	Sea Reporter		49
Porto di Genova, andamento dei traffici gennaio 2021			
09/03/2021	BizJournal Liguria		50
Agenti marittimi, il 10 marzo parte il corso della Capitaneria di porto di Genova			
09/03/2021	BizJournal Liguria		51
Contship-Srm: quasi il 90% del manifatturiero di Lombardia, Veneto ed Emilia passa per Genova			
09/03/2021	Informare		52
Pubblicata l' edizione 2021 del report sull' efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l' import e l' export di merci containerizzate			
09/03/2021	Shipping Italy		53
Dopo il caso Panfido a Venezia, anche Rimorchiatori Riuniti Genova sfrattata dalla sua banchina			

10/03/2021	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 3		55
Nervi tesi fra terminalisti e lavoratori portuali Le banchine di Genova si fermano per un giorno				

La Spezia

10/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 20	<i>L.IV.LAURA IVANI</i>	56
Il porto spezzino è il terzo in Italia per efficienza e logistica				
10/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 20	<i>L.IV.</i>	57
Fissate e approvate le tariffe per l' utilizzo dei beni demaniali				
10/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 20	<i>L.IV.</i>	58
Le richieste del Propeller: «Su Lsct e i lavori portuali definire tempi e obblighi»				
10/03/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 44		59
Sommariva ospite d' onore del Propeller				
09/03/2021	Ansa			60
Porti: Sommariva a incontro Propeller Club Spezia				
09/03/2021	Corriere Marittimo			61
Sommariva: I porti non si possono fermare, mai- Propeller Club				
09/03/2021	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	63
Incontro in streaming tra Bucchioni e Sommariva				
09/03/2021	Voce Apuana		<i>Redazione</i>	65
Porti di La Spezia e Carrara, incontro streaming del Propeller Club				
09/03/2021	Citta della Spezia			67
Lsct, Tarros, traffico passeggeri, energie rinnovabili: l'agorà virtuale del Propeller ascolta Sommariva				
09/03/2021	Citta della Spezia			69
Evento online per "Porti e ambiente: informare senza lasciare parole al vento"				

Marina di Carrara

10/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 49		70
Falso allarme inquinamento dentro il porto				

Livorno

10/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 3		71
Porto di Livorno aggiorna il Piano anti corruzione				
10/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 3		72
Lavoro portuale: Livorno approva il Piano Operativo di Intervento				
10/03/2021	La Gazzetta Marittima			73
Subentra Luciano Guerrieri				
10/03/2021	La Gazzetta Marittima			74
Habemus Papam: ma il gaudio per ora aspetta				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/03/2021	Corriere Adriatico (ed. Pesaro)	Pagina 14		75
Rifiuti in mare, i pescatori nella task force				
10/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)	Pagina 43		77
Alleanza contro i rifiuti in mare				

09/03/2021	Informatore Navale	78
AdSP del Mare Adriatico Centrale - Porto di Pesaro: accordo per smaltimento dei rifiuti accidentalmente rinvenuti in mare		
10/03/2021	La Gazzetta Marittima	80
Nuovo mercato del pesce in dodici nella gara dell'AdSP		
10/03/2021	La Gazzetta Marittima	81
Pulizia delle acque dei bacini portuali		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/03/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 34	82
«I fondi del Recovery fondamentali per ampliare il porto»		
10/03/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 34	83
Il progetto del Pincio: la realizzazione di un parco eolico a 20 km dalla costa		
10/03/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 5	84
Civitavecchia porta per l'Africa		
10/03/2021	Il Mattino Pagina 23	85
Msc, navi Covid free la "bolla" funziona «Va estesa agli hotel»		
09/03/2021	CivOnline	87
Riconversione di Tvn, Giannini (Pd) invita Italia Viva e Marietta Tidei a chiarire la propria posizione		
09/03/2021	FerPress	88
Porto di Gaeta: vertice in Comune. Musolino, crescerà in prospettiva di quelle che sono le sue potenzialità anche in termini di infrastrutture		
10/03/2021	La Gazzetta Marittima	90
Fare davvero sistema sulla logistica nazionale		

Napoli

10/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	94
Napoli, passerella San Vincenzo CDP avvia studio		
10/03/2021	Il Mattino Pagina 29	95
Porto, scoperta discarica abusiva liquami speciali finivano in mare		
09/03/2021	Agro24	96
Sequestrate 100 tonnellate di rifiuti speciali nel porto di Napoli		
09/03/2021	Ansa	97
Sequestrata area con 100 tonnellate rifiuti nel porto		
09/03/2021	Anteprima 24	98
Napoli, ritrovate tonnellate di rifiuti pericolosi nel porto		
09/03/2021	FanPage	99
Nel porto di Napoli la discarica di veicoli ridotti a rottami: sequestrate 100 tonnellate di rifiuti		
09/03/2021	Il Giornale Locale	100
Inquinamento ambientale al porto di Napoli, sequestrate 100 tonnellate di rifiuti		
09/03/2021	IlFattoVesuviano	101
Cento tonnellate di rifiuti nel Porto di Napoli: scatta la maxi-operazione		
09/03/2021	Napoli Today	102
Tonnellate di rifiuti pericolosi nel porto: la scoperta		
09/03/2021	Napoli Village	103
Sequestrata un' area con 100 tonnellate di rifiuti nel porto di Napoli (VIDEO)		
09/03/2021	Punto Agro News	104
Napoli, sequestrati in porto 100 tonnellate di rifiuti speciali		
09/03/2021	Torre Channel	105
Napoli - Maxi sequestro di rifiuti speciali, denunciato 58enne		

Bari

10/03/2021	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 4	106
I porti adriatici verso il rilancio A Bari si punta sulle crociere		
10/03/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 11	107
Progetti porti pugliesi arrivano 750 milioni		
10/03/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 24	108
Crociere e darsena turistica pioggia di euro sul porto		
10/03/2021	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 5	110
Porti, in arrivo 750 milioni A Bari terminal e anche il parco		
09/03/2021	Ansa	111
Porti: 750 milioni di euro per progetti in 5 scali pugliesi		
09/03/2021	Ansa	112
Porti: Bellanova, centralità mare per rilancio Mezzogiorno		
09/03/2021	Bari Today	113
Porto turistico a San Cataldo, nuovo terminal passeggeri e Parco del Castello: fondi in arrivo per i progetti		
09/03/2021	Corriere Marittimo	114
Porti Adriatico Meridionale ammessi al finanziamento di circa 750milioni		
09/03/2021	FerPress	115
ADSP Adriatico Meridionale: ammessi a finanziamento fondi per 750 mln per progetti finalizzati a rivoluzionare assetto funzionale e organizzativo dei 5 porti		
09/03/2021	Il Nautilus	116
AdSP MAM: Ammessi a finanziamento progetti per oltre 750 milioni di euro di fondi potenziali		<i>Redazione</i>
09/03/2021	Informare	118
Fondi potenziali per 750 milioni per finanziare progetti per i porti dell' Adriatico Meridionale		
09/03/2021	Informazioni Marittime	120
Porti pugliesi, ammessi a finanziamento progetti per 750 milioni		
09/03/2021	Informazioni Marittime	122
Fondi ai porti, Bellanova: "Strategia di Bari meritevole"		
09/03/2021	Messaggero Marittimo	123
AdSp Mam: progetti per 750 milioni		<i>Redazione</i>
09/03/2021	Puglia Live	124
Bari - AdSPMAM: Ammessi a finanziamento progetti per oltre 750 milioni di euro di fondi potenziali.		
09/03/2021	Shipping Italy	126
Ok ai finanziamenti per il cold ironing a Bari e a Brindisi		

Brindisi

10/03/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 32	127
Porto: fiume di fondi disponibili per avviare una «rivoluzione»		
10/03/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	129
Porto, arrivano i fondi «Così svolta più vicina»		
09/03/2021	Brindisi Report	131
Il porto cambia volto: l' elenco dei progetti finanziati per i prossimi anni		
09/03/2021	Brindisi Report	132
Patroni Griffi: "Importante gestore di zone franche interessato a Capobianco"		
09/03/2021	FerPress	135
Porto Brindisi: Maurodinoia, ministero Transizione ecologica ha emesso VIA per pontile di attracco per navi "ro-ro pax"		
10/03/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 18	136
Installati al porto gli erogatori di acqua ed energia per i pescatori		

Taranto

10/03/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 39	137
Agenti raccomandatari marittimi, inaugurata la sede al porto		
10/03/2021	La Gazzetta Marittima	138
Al terminal San Cataldo sbarcano impianti eolici		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

10/03/2021	La Gazzetta Marittima	139
Gioia Tauro, commissario in eterno?		
10/03/2021	La Gazzetta Marittima	140
Piano di Crotone entro due mesi		

Olbia Golfo Aranci

10/03/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 13	141
Sardegna, piano da 180 milioni per il rilancio degli scali marittimi		

Cagliari

10/03/2021	L'Unione Sarda Pagina 15	142
«L' Autorità portuale cambi guida»		
09/03/2021	Ansa	143
Porto canale: M5s chiede cambio al vertice Autorità del mare		
09/03/2021	Agi <i>AGI - Agenzia Italia</i>	144
I test rapidi per il Covid in Sardegna si fanno anche al porto di Cagliari		
09/03/2021	Ansa	145
Sardegna bianca, al via obbligo test anche al porto Cagliari		
09/03/2021	Sardinia Post	146
Zona bianca, test per gli arrivi nell' Isola. Attive le postazioni nel porto di Cagliari		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

10/03/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 21	147
Ok in giunta alla svolta turistica per il porto Siglato il protocollo con l' Authority dello Stretto		
10/03/2021	Gazzetta del Sud Pagina 21	148
In gioco il futuro di tutto l' affaccio a mare		
10/03/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 12	150
Porto turistico, avanti tutta		
09/03/2021	Il Metropolitano <i>About The Author</i>	152
Reggio Calabria: dalla Giunta disco verde al protocollo d' intesa con l' Autorità di Sistema Portuale		
09/03/2021	ilcittadinodimessina.it	154
Lettera aperta a Musumeci di Picciolo : "Un nuovo patto per l' affaccio a mare di Messina"		
09/03/2021	Newz	156
Porto turistico. Dalla Giunta disco verde al protocollo d' intesa con l' Autorità di Sistema Portuale		

09/03/2021	Reggio Tv	<i>Redazione ReggioTV</i>	158
<hr/>			
09/03/2021	TempoStretto	<i>Rosaria Brancato</i>	160
<hr/>			
09/03/2021	TempoStretto	<i>Elisabetta Marcianò</i>	162
<hr/>			
09/03/2021	Today		163
<hr/>			
10/03/2021	Gazzetta del Sud	Pagina 19	165
<hr/>			
10/03/2021	Quotidiano di Sicilia	Pagina 2	167
<hr/>			
09/03/2021	Stretto Web		168
<hr/>			
09/03/2021	TP24		169
<hr/>			

Focus

09/03/2021	Informare		170
<hr/>			
09/03/2021	Informazioni Marittime		171
<hr/>			
10/03/2021	La Gazzetta Marittima		172
<hr/>			
09/03/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	173
<hr/>			
09/03/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	174
<hr/>			
09/03/2021	Shipping Italy		175
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

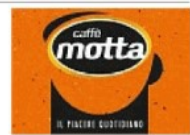
Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it



Champions
Beffa ai supplementari
Juve eliminata dal Porto
di **Bocci, Nerozzi, Sconcerti**
e **Tomaselli** alle pagine 42 e 43



Scontro con il club
Pallavolista incinta
Citata per danni
di **Gala Piccardi**
a pagina 26



Gli aiuti, i ritardi LE STRADE DA INDICARE AL PAESE

di **Daniele Manca**

Bene l'accelerazione sul piano vaccini. Ma il probabile rinvio del Decreto Sostegni si tramuterà in ritardi per quegli aiuti a famiglie e aziende già alle prese con un drammatico riacutizzarsi della pandemia. Singolare la richiesta di agire rapidamente da parte delle forze politiche della maggioranza, pronte poi a dividersi un minuto dopo sulle misure da prendere. Forse non si ha contezza del fatto che un decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale alla fine della settimana prossima significherebbe far arrivare gli aiuti anche a maggio. Settimane e mesi che per molte imprese significherebbe soccombere, per le famiglie in difficoltà un'ulteriore punizione e nuove sofferenze.

Il governo ha il dovere di ascoltare i partiti che lo sostengono. Ma anche quello di decidere. Tanto più che si sta parlando di un provvedimento che ha le dimensioni di una Legge Finanziaria. È previsto che si tratti di una Manovra tra i 35 e i 40 miliardi. Una cifra molto rilevante. Adeguata a un Paese che si prepara a chiusure ancora più stringenti.

Bene, come sembra, aver esteso all'intero 2020, invece che ai soli primi due mesi, il confronto sulla caduta di ricavi per definire gli aiuti alle imprese. Come pure concentrare in un decreto, e non in più provvedimenti, gli stanziamenti. Si attendono le misure che aiutino le famiglie con figli in età scolastica grazie a congedi parentali e supporto alle spese per baby sitter.

continua a pagina 31

Le valutazioni del Cts: oggi la decisione sulle misure. Aumentano ricoveri e malati in terapia intensiva

Italia chiusa nei weekend

Johnson & Johnson: rispetteremo i tempi sulle dosi. Mattarella vaccinato a Roma

di **Monica Guerzoni**
e **Fioranza Sarzanini**

Lockdown per l'Italia nei fine settimana e rafforzamento delle misure restrittive nelle zone gialle. Questa l'indicazione del Comitato tecnico scientifico (Cts). Oggi verranno comunicate le decisioni che saranno adottate. Il presidente Sergio Mattarella è stato vaccinato allo Spallanzani di Roma. E sui vaccini la Johnson & Johnson garantisce che i tempi di consegna saranno rispettati. Aumentano ancora i ricoveri in terapia intensiva.

da pagina 2 a pagina 9

L'EPIDEMIOLOGA SALMASO

«Ora i contagi si sono allargati ai bambini»

di **Margherita De Bac**

L'epidemiologa Salmaso: ora anche i bimbi si contagiano, limitare i contatti.

a pagina 3



Il presidente Sergio Mattarella, italiano tra gli italiani, in fila come tutti gli altri allo Spallanzani di Roma per farsi vaccinare

LE STIME DELL'OCSE PREVISTO UN +4,1% NEL 2021, MEGLIO DELLA GERMANIA

La corsa a sorpresa del Pil Cresceremo più dell'Europa

di **Giuliana Ferraino**

L'Italia crescerà più dell'Europa. Per il 2021 è previsto un incremento del Pil pari al 4,1 per cento. La stima è dell'Ocse. Il nostro Paese supera anche la Germania, che crescerebbe del 3 per cento. Secondo l'Ocse la produzione mondiale dovrebbe raggiungere i livelli pre-pandemici entro la metà di quest'anno.

a pagina 30

commento di **Dario Di Vico**

BETTINI E IL FUTURO LEADER DEL PD

«Letta? Figura forte»

di **Maria Teresa Meli**

Coffro Bettini e il futuro leader del Pd. «Letta? Una figura forte. Qualunque sia la scelta dell'Assemblea nazionale, dovrà garantire quel confronto che nel Pd non può più attendere».

a pagina 13

GIANNELLI

SPALLANZANI: SALA DIATTESA PER LE VACCINAZIONI



DOPO L'INTERVISTA CHOC

Harry e Meghan La regina:

«Accuse serie, sono addolorata»



di **Luigi Ippolito**

La regina Elisabetta rompe il silenzio dopo l'intervista di Harry e Meghan: «Sono addolorata per loro, saranno sempre amati. Gravi le accuse di razzismo, ne parleremo seriamente in famiglia».

a pagina 17

IL REGISTA SALVATORE

«Con il virus ho capito cos'è la solitudine»



di **Stefania Ulivi**

Girerà un documentario per raccontare l'anima dell'Italia all'Expo di Dubai. Gabriele Salvatores: «Il virus, un incubo. Dopo il contagio mi sono sentito solo. Credo nei giovani».

a pagina 11

LA LEZIONE DI CREMA

I ragazzi e il film sul bus dirottato

di **Beppo Severgnini**

a pagina 22

CAMMINI ITINERARI E LUOGHI D'ARTE
"LA VIA FRANCIGENA", IN EDICOLA DAL 16 MARZO
ERRE
CORRIERE DELLA SERA
La Gazzetta dello Sport

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Ogni italiano intenzionato a vaccinarsi ritiene seriale, e giustamente, di appartenere alla categoria che più di ogni altra ha diritto di essere vaccinata per prima. Ma questa convinzione, suffragata da secoli di storia, presenta purtroppo uno spiacevole inconveniente: poiché ogni corporazione ha una giustificatissima ragione per fare un passo avanti, alla fine tutte si ritrovano sulla stessa linea.

Le leggi, se possibile, complicano le cose. In molte regioni si è deciso di dare la precedenza a chi lavora nei servizi pubblici essenziali, ma in Italia è già complicato capire che cosa sia un servizio, figuriamoci un servizio pubblico, addirittura essenziale. In Toscana, per esempio, nel solo settore della scuola sono state individuate

I «Me Vax»

ventiquattro categorie meritevoli di saltare la fila, una delle quali portava la curiosa dicitura «Altro» e pare abbia avuto le adesioni più sorprendenti e variegate, comprese quelle di parecchi analfabeti. Senza contare l'estensibilità del diritto di prelazione ai parenti: il cognato di un servitore pubblico essenziale è o non è, in quanto cognato, un soggetto potenzialmente a rischio? C'è il serio pericolo di creare discriminazioni inaccettabili. Quando il professor Matteo Bassetti, dall'alto della sua scienza, considera prioritario inoculare il vaccino ai calciatori, forse non si rende conto di un'infelice profondamente i pallavolisti, i rugbisti e i surfisti, non meno essenziali al benessere della Nazione. Persino più di certi virologi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DINO MESSINA ITALIANI PER FORZA
LE LEGGENDE CONTRO L'UNITÀ D'ITALIA CHE È ORA DI SFATARE
in libreria e in edicola
CORRIERE DELLA SERA
SOLFERINO





Il dl Ristori per le chiusure di dicembre, finanziato con 32 miliardi il 21 gennaio da Conte, slitta di un'altra settimana. Però ora si chiama dl Sostegno. O Ritardi?



Mercoledì 10 marzo 2021 - Anno 13 - n° 68
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "Quarta mafia"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

E IL TIRANNO ERA CONTE
Torna Brunetta:
"Un decretone
per il Recovery"



◻ PALOMBI A PAG. 5

CONSULENZE DI STATO
A Ernst&Young
appalto di 4mln
grazie alla "ex"

◻ VERGINE A PAG. 4

INDENNIZZO E ADDIO
Il M5S divorzia
da Casaleggio:
soldi a Rousseau

◻ DE CAROLIS A PAG. 6

L'ASSEMBLEA DEL PD
Tutti per Letta:
lui ci pensa (solo
se resta 2 anni)

◻ MARRA A PAG. 7

"THE CROWN" N. 5
Meg&Harry,
troppi ricordi
"smemorati"

Sabrina Provenzano
LONDRA

Durante l'intervista con Oprah Winfrey, che nel Regno Unito è stata vista da oltre 11 milioni di persone, Harry e Meghan hanno rilasciato dichiarazioni esplosive sui reali rapporti con la Famiglia reale. La stampa britannica le ha verificate. Ecco le principali, a partire dalla più devastante, quella di discriminazione razziale.

A PAG. 14



VACCINI Anche Johnson&Johnson ce ne "toglie" 7 milioni
Dosi tagliate, danni da 10 mld
Lombardia, "abusivi" in coda

Il ritardo delle forniture di Big Pharma ci costa 2 mld di Pil a settimana. Il sistema informatico lombardo in tilt: vaccini a chiunque

◻ MANTOVANI, SPARACIARI E VALENTINO
A PAG. 2 - 3



Mannelli



L'acceleratore di vaccini

» Marco Travaglio

La fortuna di Conte fu che i giornaloni lo dipingevano come una tale pippa che poi, quando si scopriva che era bravo o almeno non ci portava all'apocalisse, la gente simpatizzava. Draghi invece viene esaltato come un tale fenomeno che, se poi si scopre che anche lui fa quel che può, la gente s'incezza e lo maledice. Prendete i vaccini. A gennaio l'Italia era prima in Europa. Poi Big Pharma iniziò a tagliare le dosi e finimmo alla pari degli altri. Con Draghi, giornali e tg hanno inaugurato la rubrica fissa "Draghi accelera". Come se esistesse al mondo un politico che rallenta. Il guaio è che in Europa i vaccini arrivano col contagocce grazie ai furbi di Big Pharma e ai fessi di Bruxelles. Repubblica: "Task force del generale Figliuolo per accelerare". Corriere: "Draghi sente Von der Leyen: ora accelerare sui vaccini". "Draghi accelera sui vaccini", "Vaccini, si accelera", "Piano vaccinale, ora si accelera", "Draghi: serve accelerare", "Draghi: Un'accelerazione". Stampa: "Piano vaccini, l'accelerazione del governo". Giornale: "Draghi accelera sui vaccini". Torna la prosa atletico-militaresca dei bei tempi di Monti e dell'Innominabile. Foglio: "Draghi sceglie la via muscolare", "Tridente anti-Covid: Draghi tratterà con l'Europa, Figliuolo troverà i vaccini e Curcio li distribuirà". Uno, venti, uno, vidi, il terzo vici.

Ascendere ogni pagina, termini ginnico-futuristi: *scatto, mosso, sprint, spinta, regia, attacca, sferza, incalza, sveglia, strapazza, lancia, rilancia, batte i pugni, stop, all, alto, a tappeto, a raffica, di massa, pressing, spinta, subito, ora, cambiare piano/ passo/ marcia/ linea/ verso/ strategia*. Sui contenuti, tutto e il suo contrario. Rep: "Vaccini porta a porta", anzi "Iniezioni nei drive through dei tamponi". Stampa: "I vaccini si fanno al drive-in". Corriere: "Vaccini in stazioni e tende". Per non parlare dei numeri. Rep: "2 milioni di vaccinati in più l'obiettivo immediato", poi "Ad aprile arriveranno 30 milioni di fiale". Giornale: "2 miliardi ai vaccini e 20 milioni di dosi tra aprile e giugno". Verità: "Figliuolo vuol cambiare marcia: Arrivano 7 milioni di dosi". Corriere: "Entro giugno 60 milioni di dosi", ma "su due binari". Stampa: "In arrivo 13 milioni di fiale", anzi "Immunità di gregge in 41 giorni" (non uno di meno né di più). Foglio: "20 milioni di vaccini in più a trimestre". Messaggero: "14 milioni al mese". Chi offre di più? Giornale: "Arriva il supergenerale. Piano d'emergenza: 200mila dosi al giorno". Corriere: "Oltre 600mila dosi al giorno". Rep: "Obiettivo 700mila iniezioni al giorno", anzi no: "Il piano Draghi per salire a 200mila al giorno grazie a Johnson&Johnson". Che ieri ha fatto il gesto dell'ombrello. Però si accelera. Brumbrum, roarr, ratatata, perép perép

FURBASTRI DEL BONUS COVID 300MILA EURO DI MULTA ALL'INPS

Tridico scoprì i ladri: il Garante punisce lui



ITALIA ALLA ROVESCIA
7 MESI DOPO IL CASO
DEI 2MILA POLITICI FINTI
POVERI, L'AUTORITÀ
SANZIONA L'ISTITUTO:
"VIOLÒ LA PRIVACY".
COSÌ NESSUNO OSERÀ
PIÙ INDAGARE SULLE
TRUFFE E LE EVASIONI

◻ CANNAVÒ E GIARELLI
A PAG. 8 - 9

LE ACCUSE A BERNABEI
Concorsi "allegri",
indagato il medico
di Papa Francesco



◻ MASSARI
A PAG. 13

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Una sfida Conte-Meloni a pag. 5
- **Spinelli** Draghi, novità inquietanti a pag. 17
- **Di Battista** I conflitti di interessi a pag. 11
- **Robecchi** I salta-fila da Olimpiadi a pag. 11
- **Truzzi** Direttrice diretora direttore a pag. 11
- **Vitali** Io a lezione dal macellaio a pag. 12

LO SCRITTO INEDITO

Il testamento
di Sanguineti
datato 1979

◻ NOVELLI A PAG. 18



La cattiveria

Provenzano potrebbe essere
il reggente del Pd. Berlusconi invece
continua a preferire Graviano



WWW.FORUM.SPINOZA.IT





il Giornale



MERCOLEDÌ 10 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 58 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
02 771124 / 683006

PRIME MOSSE DEL GOVERNO

Parte la guerra alla burocrazia: in arrivo il decreto per il Recovery

di Gian Maria De Francesco e Antonio Signorini

■ Concorsi realizzati attraverso una piattaforma unica ma ritagliati su misura sui bisogni delle singole pubbliche amministrazioni. Assunzioni di giovani e tecnici, digitalizzazione. Poi semplificazioni, ad esempio rafforzando la Scia e il principio del silenzio assenso. Il piano del ministro Brunetta per la riforma della Pubblica amministrazione è sintetizzato in 25 schede. E oggi Draghi firma il patto green con i sindacati.

alle pagine 2-3

SE SONO I LIBERALI A SALVARE LO STATO

di Vittorio Macioce

Non è mai facile fidarsi della macchina dello Stato. Ti ci perdi. Non la riconosci. È un labirinto che ti appare senza fine, ti disorienta, ti ingoia, e non ti viene facile chiamarlo amico. Non ti rassicura neppure sentirti dire che «lo Stato siamo noi». Quel «noi» sa di distopia, ti riporta ai romanzi di Aldous Huxley, di Evgenij Zamjatin o di George Orwell. Lo Stato non siamo noi, non sei tu. Lo Stato sono loro. Sono quelli che se hai un problema te lo complicano. Sono gli uffici che ti rimbazzano da un universo all'altro. Sono le non risposte, le attese, i cavilli, le pratiche da smaltire da secoli. Lo Stato è la Salerno-Reggio Calabria. È gli amici degli amici. Lo Stato, ti viene da pensare, è un luogo comune che dura da troppo tempo. È l'immagine, magari stereotipata, di un orco grasso e malmostoso. Un orco che è diventato vecchio in fretta.

Tanti ci hanno provato a cambiarne l'immagine. Per anni e anni si è parlato di rendere più umana la burocrazia: meno regole e più buon senso. Non basta però stampare un sorriso sulla faccia dell'orco. Non serve neppure un bacio. L'orco va reso intelligente e non è affatto semplice, perché i suoi neuroni non si parlano e ha troppe braccia, troppe viscere. È indolente e affamato e poi si difende. Il suo istinto di sopravvivenza lo rende diffidente. Non ama alcun tipo di mutamento. Nella sua testa tutto ciò che non cambia è buono e rassicurante. L'orco è più forte di chi lavora al suo interno e butta ai margini riformisti e sognatori. L'orco resiste, resiste, resiste.

Draghi e Brunetta, con l'aiuto di Cingolani e Colao, hanno scelto di cominciare la loro impresa proprio dall'orco. È la prima grande riforma messa in cantiere. È una sorta di pietra angolare. La pubblica amministrazione è il punto di partenza per immaginare una ricostruzione, un «rinascimento», italiano. È da lì che passa il destino del piano «Next Generation». L'idea è snellire, velocizzare e ringiovanire. È mettere idee nella testa dell'orco e scommettere sul «fattore umano». È la macchina burocratica che torna a fidarsi dei cittadini. È, bisogna riconoscerlo, un modo per dare lavoro ai giovani. Alla base c'è anche un patto con i sindacati. È importante, perché per riuscire nell'impresa serve anche un sindacato non arroccato a difendere caste e rendite di posizione. Non si sa come finirà. Una nota finale. Questa avrebbe potuto essere la grande impresa della sinistra stalinista: dare fiducia alla pubblica amministrazione. La stanno facendo i liberali.

*IN ITALIA: FAITE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) STABILITE IN UNO DEI 150 COMUNI IN CUI SONO IN USO I CONTABILI

DEM PRESI A SCHIAFFI Casalino umilia il Pd «Cancri da estirpare»

Dopo gli insulti delle Sardine, tocca all'ex portavoce di Conte Letta verso la segreteria, una mossa anti-Renzi

L'IMMAGINE CHE CI RENDE ORGOGLIOSI

Mattarella in fila per il vaccino Dal presidente lezione a tutti noi

di Stefano Zecchi



SOBRIETÀ Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella

Il nostro presidente Mattarella si è vaccinato. Alzi la mano chi non l'ha visto. Ma come l'ha visto? In politica ci sono idee da realizzare, ma anche da saper comunicare. Lo spiegava chiaramente, un bel po' di tempo fa, Platone nel suo libro *La Repubblica*, e le cose non sono cambiate pur nel trascorrere di tanti anni. Il filosofo aggiungeva, anche, che si possono avere tante belle idee, ma, se non le sai (...)

segue a pagina 8

■ «Ci sono alcune persone del Pd che sono straordinarie come Zingaretti e anche Franceschini che ho conosciuto. E poi ci sono alcuni cancri che riescono a distruggere il bello del Pd. Bisognerebbe estirpare questi cancri». Riecco, Rocco Casalino. L'ex portavoce dell'ex premier Giuseppe Conte riaccende una polemica. E nel Pd ora si fa il nome di Enrico Letta.

Cesaretti e Di Sanzo a pagina 12

IL NODO PRESCRIZIONE

Giustizia, Cartabia pronta a disfare la riforma M5s

Zurlo a pagina 4

IL CASO BONUS

Inps multato: dossieraggio contro i politici

Giuseppe Marino

L'Inps è stato multato per aver trattato i dati di alcuni pensionati violando la legge. È lo scandalo dei 600 euro degli aiuti Covid ai politici, l'Inps pagherà una maxi sanzione da 300mila euro.

a pagina 5

LA CURVA SALE, IL CTS CHIEDE MISURE PIÙ RIGIDE

Italia chiusa nei weekend Vaccini, ne saltano 7 milioni

Francesca Angeli e Maria Sorbi

■ La curva di contagi e ricoveri sale e il Cts lancia l'allarme. I tecnici hanno chiesto al governo di prendere misure più rigorose contro il virus, tornando al regime in vigore durante le vacanze di Natale: ovvero un semi-lockdown durante i weekend, con coprifuoco an-

ticipato e chiusura totale di negozi non indispensabili, bar e ristoranti.

Intanto sul fronte vaccini arriva un'altra cattiva notizia: Johnson & Johnson ha infatti annunciato ieri che non rispetterà le forniture promesse. 7 milioni di dosi in meno per l'Italia.

da pagina 6 a pagina 9

EUROPA CONTRO LA RUSSIA

Sputnik prodotto in Italia. E la Ue impazzisce

a pagina 9

LA STORIA DI DAVIDE

Il prof che disintossica dal web i ragazzi

Serenella Bettin

Andrea ha 14 anni e la sera si addormenta con YouTube acceso. Non riesce a mollarli i suoi YouTuber preferiti. Quelli che ti fanno venire nuovi stimoli. Quelli che pensi «anch'io vorrei fare questo», ma che poi a forza di star connesso non fai niente. Giorgia invece di anni ne ha 16, ormai non è più in grado di distinguere quando è connessa e quando no. Il suo smartphone è diventato un prolun-

gamento naturale del braccio. Se rimane senza per più di sei ore impazzisce. Nicoletta invece è madre di una figlia di 18 anni. «È sempre in camera - racconta - con smartphone, tablet e computer. Dice che lì ha tutto quello che le serve e che non devo rompere. Non so cosa fare, vedo solo disperazione e sofferenza». Già perché la rete se non la sai usare può far male. Ne sa qualcosa lui, Davide Dal Maso, uno (...)

segue a pagina 17

IL CASO HARRY-MEGHAN

«Indagheremo in privato»

Elisabetta opta per la linea soft

Erica Orsini

con Cesare a pagina 14



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 10 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRATAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

L'altro effetto sulla Lombardia di un 2020 "nero"

Ricambio generazionale ridotto a zero: 4.604 nati in meno
Balzarotti in Lombardia



Cisliano, l'autopsia: soffocata

Fiori per Edith uccisa dalla mamma
Pellegatta e Vazzana in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

Guerra dei vaccini, Europa nei guai

J&J taglia le forniture di primavera. La linea Usa: «Prima i cittadini americani». Le dosi promesse arriveranno, ma in ritardo. Accordo per produrre Sputnik in Italia. Bruxelles avverte: «Serve l'ok dell'Em». Bassetti: «Autorità sanitarie troppo lente»

Servizi da p. 3 a p. 7

La forza di una fotografia

Un Presidente nel Paese dei furbetti

Michele Brambilla

Guardate la foto qui a fianco. Ritrae Sergio Mattarella, il presidente della Repubblica, mentre aspetta - in una sala d'attesa dello Spallanzani, a Roma - di essere vaccinato contro il Covid. Accanto a lui altri suoi coetanei, opportunamente distanziati. L'ambiente è quello che è. Sedie da ospedale, cestini dei rifiuti in vista. E lì, in mezzo, il Capo dello Stato. In fila come un comune cittadino, insieme ad altri comuni cittadini. Nessun trattamento di favore e nessuna precedenza. Il presidente Mattarella compie 80 anni in luglio e in questi giorni nella sua regione, il Lazio, stanno vaccinando quelli della sua età. Ci sarà chi dirà: questa foto è propaganda, è demagogia.

Continua a pagina 2

MATTARELLA È STATO VACCINATO ALL'OSPEDALE SPALLANZANI DI ROMA SEDUTO CON TUTTI GLI ALTRI, HA SEGUITO TEMPI E ITER DI OGNI CITTADINO



DALLE CITTÀ

Milano

Furbetti dei vaccini: 220 "abusivi" tolti dal portale

Anastasio nelle Cronache

Milano

Gioiellieri amici dei boss mafiosi e i contatti vip

Palma nelle Cronache

Lodi

Ossa umane dal cantiere vicino all'ex convento

Borra nelle Cronache



Spettatori attoniti: Maigret non avrebbe ceduto
Addio 'Montalbano sono' Cupido l'ha reso un altro

Cutò a pagina 13



Dopo le accuse di Meghan, disgelo con i duchi
L'armistizio della Regina «Il razzismo mi rattrista»

Bonetti a pagina 15

M.T. motori elettrici
M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com
IO COMPRO ITALIANO





Domani l'ExtraTerrestre

MOBILITÀ A febbraio in Italia per la prima volta le auto elettriche o ibride sono state acquistate più di quelle a benzina. Ma non è la svolta green



Culture

RITRATTI Autobiografia di un critico outsider. Walter Pedullà si racconta nel suo libro «Il pallone di stoffa»

Massimo Raffaeli pagina 10



Visioni

XAVIER BEAUVOIS Conversazione con il regista di «Albatros», la Francia in una storia di gendarmi e contadini

Eugenio Renzi pagina 13

il manifesto quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 10 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 58

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

DOMENICA L'ASSEMBLEA ELEGGE IL NUOVO LEADER. BUFERA SU CASALINO CHE PARLA DI «CANCRI» TRA I DEM

Pd, avanza l'ipotesi Letta segretario

In queste ore le metafore per descrivere il possibile clamoroso ritorno di Enrico Letta dall'esilio parigino si sprecano: dal classico Cincinnato fino al Revenant, il cacciatore redivivo di Leonardo Di Caprio. L'ipotesi di una chiamata di Letta alla guida del Pd si sta facendo sempre più

concreta. Il pressing, prima discreto, è diventato insistente: non solo Dario Franceschini, ma anche Nicola Zingaretti, consapevole che dopo il suo improvvisissimo addio il Pd rischia il default, si sono attaccati al telefono per convincere l'ex premier a mollare il prestigioso incarico parigi-

no a Sciences Po. Chi gli ha parlato lo descrive «molto preoccupato» per il Pd, convinto che «questi sono tempi eccezionali». Che richiedono da parte di tutti un «surplus di serietà». Di certo, non mollerebbe Parigi per fare il traghettatore, ma il segretario fino al 2023. CARUGATI A PAGINA 4

VERTICE DI MAGGIORANZA

Giustizia, ai tecnici la prescrizione

Palla ai tecnici anche sulla prescrizione. Un vertice con la ministra Cartabia ha rinviato la soluzione al caso che divide gli ex giallorossi da Lega, Fi e Iv.

Emendamenti del governo messi a punto da gruppi di lavoro del ministero arriveranno ad aprile. Intanto priorità alla giustizia nel Recovery. FABOZZI A PAGINA 5

all'interno



Tunisia

Due naufragi a Sfax, 4 bambini tra le 39 vittime

Doppio naufragio al largo della costa tunisina di Sfax e un bilancio pesantissimo: almeno 39 migranti morti. Intanto nel paese con la protesta continuano gli arresti di massa

LANIA, POLETTI PAGINA 7

Myanmar

Nella crisi birmana c'è una pallottola prodotta in Italia

Le immagini diffuse dal magazine Irawaddy testimoniano l'uso di un proiettile italiano. L'azienda produttrice smentisce. Dal '91 c'è un embargo per il Myanmar

EMANUELE GIORDANA PAGINA 7

Regno Unito

Razzismo dei reali, Buckingham Palace vs Meghan Markle

L'intervista della coppia ducale spacca l'opinione pubblica. Silenzio di Boris Johnson. La corona annuncia: «Le questioni saranno prese seriamente in considerazione»

LEONARDO CLAUDI PAGINA 8

È di nuovo natale. Chiusure nei fine settimana, zone rosse sopra i 250 casi su 100mila abitanti e dati aggiornati, ma il parere del Comitato tecnico scientifico per mitigare i contagi, inascoltato da due mesi, deve fare i conti con le esigenze della Lega. Che in Lombardia ammette l'errore, l'ennesimo

BRASILE

Lula è tornato in gioco. E ora rivuole il suo posto



L'annullamento delle condanne per difetto di giurisdizione, anche se tardivo, riporta l'ex presidente al centro della scena e in condizione di essere rieletto nel 2022. Restano i danni, il carcere e la candidatura scippata per far vincere Bolsonaro. Ma si apre una fase nuova per il Paese in un momento tragico della sua storia. FANTI, ZANINI A PAGINA 9

all'interno

Vaccini L'Italia produrrà lo Sputnik, prima in Europa

ANDREA CAPOCCI PAGINA 3

Recovery Un «decretone» per spingere il Piano

NINA VALOTI PAGINA 6

Governo Brunetta prova a fare pace con i sindacati

MASSIMO FRANCHI PAGINA 6

Draghi

Il depistaggio cognitivo della meritocrazia

SALVATORE CINGARI

Il governo Draghi è stato invocato come dei "capaci e meritevoli" o dei "migliori". Ma al di là della copertura narrativa di una realtà perfino opposta a quella dichiarata, il richiamo alla "meritocrazia" non è stato affatto secondario nel mood della svolta politica.

segue a pagina 15

Sinistra

Le dimissioni di Zingaretti e il nostro mestiere

STEFANO FASSINA

Con le dimissioni di Zingaretti, la campagna suona per tutti. Per quell'area - dai traghettatori di Pci, Psi, Pri e Dc dalla 1° alla 2° Repubblica alle Sardine - rimasta dentro o intorno alle sfrangiate filiere della sinistra storica e dai movimenti cattolico-sociali.

segue a pagina 15

Lele Corvi



Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. GigaCRM/2329103 10570 9 7710035 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 88 ITALIA
 SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 10 Marzo 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

Il libro
India-Pompei
Giulierini
 sulle rotte
 della storia

Paolo Giulierini a pag. 14



Tensioni reali
Harry e Megan choc
 lo stile di Elisabetta
 «Frase prese sul serio»

Cristina Marconi a pag. 10



Il Napoli
 Il tifo di Ferrara
 per Insigne
 «È un leader
 da Champions»

Roberto Ventre a pag. 16



La Pasqua in lockdown

► Il Cts chiede week-end in rosso e fasce più severe ma il governo frena in attesa di nuovi dati
 Vaccini ai soggetti fragili, in Campania si parte a fine mese: i medici stabiliranno a chi tocca

La sede a Roma
 Gli onorevoli
 non pagano
 e Forza Italia
 rischia lo sfratto



Forza Italia, conti in rosso. E la sede di San Lorenzo in Lucina a Roma rischia lo sfratto.
 Pucci a pag. 8

Il Paese e il Covid
 L'ANNO PIÙ DURO
 COME E QUANTO
 SIAMO CAMBIATI

Antonio Pascale

E così, il 10 marzo 2020, l'Italia si sveglia in zona rossa. Un anno fa, quando, con apposito Dpcm, venivano estese a tutto il territorio nazionale misure molto restrittive (sospensione delle comuni attività commerciali al dettaglio, le attività didattiche, i servizi di ristorazione, è divieto assoluto di assembramenti di persone in luoghi pubblici o aperti al pubblico), quel giorno insomma, c'erano solo 463 morti, 4.163 ricoverati con sintomi. A pag. 3

Vaccini&politica
 L'EQUILIBRIO
 TRA STATO
 E MERCATO

Vittorio Emanuele Parsi

La decisione di Mario Draghi di bloccare le esportazioni del vaccino di AstraZeneca dirette in Australia è un gesto dal valore importante ma poco più che simbolico: 250.000 dosi rappresentano un ruscello rispetto ai molti milioni di dosi promesse e non consegnate agli Stati della Ue da parte dei colossi del farmaco. Continua a pag. 35

Mattarella si vaccina tra gli altri pazienti allo Spallanzani



Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella durante l'osservazione dopo la vaccinazione

UN ITALIANO GIUSTO

Marilicia Salvia

Mattarella Sergio, classe 1941, presente. Ci sono fotografie destinate a fare la storia, e quella che ritrae il presidente della Repubblica allo Spallanzani, seduto sulla poltroncina

blu ad aspettare i canonici quindici minuti di osservazione dopo aver ricevuto il vaccino anti-Covid è già un monumento. Non è solo un messaggio di speranza, come si sono affrettati a twittare molti professionisti della retorica. Continua a pag. 35

A Pasqua si chiude: il Comitato tecnico scientifico chiede week-end in rosso in tutta Italia e fasce più severe, il governo frena in attesa di dati aggiornati. Intanto avviata la somministrazione dei vaccini ai soggetti fragili. In Campania si parte a fine marzo: saranno i medici di famiglia a stabilire le priorità. Conti, Mautone e eservizi da pag. 2 a 5

Statali, superscivolo per la pensione e concorsi sprint

► Il piano presentato da Brunetta per svecchiare
 «Per un'assunzione ora ci vogliono quattro anni»

Nando Santonastaso a pag. 7

La partita Recovery

**IL MEZZOGIORNO
 O SI MUOVE
 O RESTA FUORI**

Erasmus D'Angelis

E ora tiriamolo fuori tutto l'orgoglio della grande impresa, soprattutto nel Sud. Per la prima volta, dopo la ricostruzione del dopoguerra, l'Italia deve affrontare la più ambiziosa delle sfide, quella dei cantieri del Next Generation Ue. Continua a pag. 34

**UN MINISTRO
 DEL BILANCIO
 PER IL SUD**

Paolo Cirino Pomicino

La lunga crisi del Paese che dura dal 1994 con una crescita media annua dello 0,8% ha gettato indietro di molto il Mezzogiorno. Al 31/12/1991 nel Sud c'erano 6,5 milioni di occupati. Al 31/12/2019, cioè 28 anni dopo e prima della pandemia, gli occupati erano appena di 6,2 milioni. Continua a pag. 34

La storia

Ecoballe via da Giugliano ci sono voluti vent'anni

com'è



com'era



Daniela De Crescenzo in Cronaca

PROVA
SUSTENIUM
 Bioritmo3
 Multivitaminico

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

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

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

A. MEGARINI



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 143-N° 68 ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2003 conv. L. 4/2004 art. 1 c. 1 B2B RM

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Mercoledì 10 Marzo 2021 • S. Macario

Discriminazione sotto rete
La pallavolista è incinta
il club la cita per danni
«Calpestanto il mio diritto
di essere una mamma»

Cordella a pag. 13



Ottavi, Porto fatale
Champions, Juve eliminata
nei supplementari
non basta super Chiesa
e ora Ronaldo è un lusso

Nello Sport



Il Messaggero
META!
ilmessaggero.it/sport

La lotta al virus

Quella scelta obbligata tra interesse e bene comune

Vittorio E. Parsi

La decisione di Mario Draghi di bloccare le esportazioni del vaccino di AstraZeneca dirette in Australia è un gesto dal valore importante ma poco più che simbolico: 250 mila dosi rappresentano un ruscio rispetto ai molti milioni di dosi promesse e non consegnate agli Stati della Ue da parte dei colossi del farmaco. Mentre mostrano la determinazione e l'irritazione del governo, denunciano contemporaneamente la drammatica escalation della terza ondata della pandemia.

Continua a pag. 18

Bilancio mesto

Un anno dal lockdown poche luci molte ombre

Alberto Brambilla

È passato un anno dall'11 marzo 2020, quando l'Onu, dopo settimane di imbarazzi e contraddizioni («Le mascherine non servono a nulla», ricordate?), dichiarò lo «stato di Pandemia» e il governo Conte con il primo Dpcm decretò il lockdown per tutto il territorio italiano. Qual è stata la risposta del governo in questi 12 mesi e qual è la situazione attuale? La risposta più banale è che siamo in vista di un nuovo lockdown totale.

Continua a pag. 18

Statali, scivolo per la pensione

► Brunetta lancia la riforma per il ricambio nella Pa: incentivi all'uscita e sprint per i concorsi Norme più garantiste su abuso d'ufficio e danno erariale. Si alla polizza a tutela dei dirigenti

ROMA Uno scivolo pensionistico per favorire il ricambio dei dipendenti pubblici. Il ministro della Pubblica amministrazione, Renato Brunetta, annuncia riforme, assunzioni e un nuovo contratto. Promette di liberare i dirigenti dalla paura della firma, di semplificare il sistema, comprese le famigerate procedure di «Via», la valutazione di impatto ambientale. Ma fa anche un mea culpa per i tagli di bilancio e il blocco del turn over degli statali durante la sua precedente esperienza di ministro.

Bassi e Mancini alle pag. 2 e 3

Tempi più stretti

Un solo decreto per il Recovery, slittano i Sostegni

ROMA Il governo Draghi sta preparando un super decreto di accompagnamento al Recovery plan, da approvare entro fine mese, per accelerare i tempi. Slitta di una settimana il decreto Sostegni.

Di Branco a pag. 2

E Berlusconi non ripianerà il debito

Gli eletti di FI non pagano le quote: rischio sfratto per la sede romana

ROMA Tre milioni e 700 mila euro di quote non versate. Forza Italia è al governo e nei sondaggi sale con Berlusconi che ha concorso alla formazione della nuova maggioranza pro Draghi. Ma ora il problema degli azzurri è il contratto d'affitto scaduto della sede di San Lorenzo in Lucina (e le casse vuote).

Pucci a pag. 9

Apertura di Letta

Psicodramma Pd, serve un'identità per la ripartenza

Le dimissioni di Nicola Zingaretti hanno aperto una voragine (...)

Continua a pag. 18

Le varianti corrono, esperti preoccupati per il boom delle rianimazioni. Palazzo Chigi aspetta le pagelle di venerdì



Esempio Mattarella
Il cittadino Sergio
in coda per il siero
Mario Ajello

Non si poteva immaginare uno spot migliore (...)

Continua a pag. 5

Il Presidente Mattarella allo "Spallanzani" (Foto: QUIRINALE/ANSA)

Il Cts per la stretta il governo frena ma Pasqua chiusa

► Stato d'emergenza, ipotesi proroga a settembre Caccia ai vaccinatori, si punta anche sui dentisti

Marco Conti

La curva dei contagi non cala e il Cts, il Comitato tecnico scientifico, spinge per un'ulteriore stretta. Il governo frena, pur confermando la chiusura a Pasqua. Avanza l'ipotesi di una proroga dello stato d'emergenza fino a settembre. Vaccinatori, si punta anche sui dentisti.

A pag. 4 Malfetano, Mangani e Pirone da pag. 4 a pag. 7

Frode e truffa

Politici nell'inchiesta per le mascherine

Valentina Errante
C'era una fitta rete di contatti politici dietro l'imprenditore arrestato con l'accusa di truffa per il caso-mascherine.

A pag. 7

Mail e telefonate: esposto in Procura della deputata di Iv
La Boschi dal pm: c'è uno stalker

ROMA È stata una festa della donna amara per Maria Elena Boschi. L'ex ministro per le Riforme costituzionali del governo Renzi, con la massima riservatezza, si è ritrovata costretta a presentare una denuncia per stalking. Mail sgradevoli, attacchi sul profilo Instagram e tentativi di chiamate presso la propria segreteria. Da settimane la capogruppo di Italia Viva presso la Camera dei deputati si è ritrovata molestata da un personaggio per ora rimasto sconosciuto. E così partita l'inchiesta della polizia giudiziaria.

Pierucci a pag. 12



La deputata di Italia Viva, Maria Elena Boschi

LA RINASCITA DELLA BILANCIA

Buongiorno, Bilancia! Mancano dieci giorni alla primavera, quindi Sole in Ariete sarà opposto al vostro segno, affrontate oggi stesso tutte le eventuali crepe che si presentano nelle collaborazioni, associazioni, matrimonio compreso. Questo è un giorno quasi perfetto, Luna incontra nel campo della vostra personale fortuna Giove e Saturno, evento che testimonia un momento storico della vita. Auguri.

OROSCOPICO RINOVATO L'oroscopo all'interno

Elisabetta risponde con stile: «Amiamo Harry e Meghan»
«Razzismo a Corte, un problema»

LONDRA La regina Elisabetta ha meditato e solo nel tardo pomeriggio di ieri ha fatto sapere che «l'intera famiglia è trattristata dalla scoperta di quanto difficili siano stati gli ultimi anni per Harry e Meghan». Le questioni sollevate dalla coppia durante l'intervista a Oprah Winfrey, «in particolare quella razziale», sono state definite «preoccupanti» in un comunicato dai toni asciutti emesso da Buckingham Palace, che fa pensare che non tutto quello che hanno detto i Sussex verrà accolto pacificamente.

Marconi a pag. 10

Senza l'aggravante mafiosa
Mondo di Mezzo, l'appello bis: a Carminati 10 anni, 12 a Buzzi



ROMA La prima Corte d'Appello ha condannato a dieci anni Massimo Carminati (che resta libero) e a dodici anni e 10 mesi l'ex ras delle coop Salvatore Buzzi, aumentando di qualche mese le richieste della procura generale. Si tratta del nuovo processo senza l'aggravante mafiosa.

A pag. 11

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



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 10 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Carpi, denuncia di Lara Lugli contro Pordenone

**«Io, giocatrice di volley
Mi hanno chiesto i danni
perché rimasi incinta»**

Cavazzoni a pagina 11



Fra Sassuolo e Piacenza

**Due ragazzi
spariti: «Plagiati
da una setta»**

Annesse nel Fascicolo Regionale



Guerra dei vaccini, Europa nei guai

J&J taglia le forniture di primavera. La linea Usa: «Prima i cittadini americani». Le dosi promesse arriveranno, ma in ritardo
Accordo per produrre Sputnik in Italia. Bruxelles avverte: «Serve l'ok dell'Em». Bassetti: «Autorità sanitarie troppo lente»

Servizi
da p. 3 a p. 7

La forza di una fotografia

**Un Presidente
nel Paese
dei furbetti**

Michele Brambilla

Guardate la foto qui a fianco. Ritrae Sergio Mattarella, il presidente della Repubblica, mentre aspetta - in una sala d'attesa dello Spallanzani, a Roma - di essere vaccinato contro il Covid. Accanto a lui altri suoi coetanei, opportunamente distanziati. L'ambiente è quello che è. Sedie da ospedale, cestini dei rifiuti in vista. E lì, in mezzo, il Capo dello Stato. In fila come un comune cittadino, insieme ad altri comuni cittadini. Nessun trattamento di favore e nessuna precedenza. Il presidente Mattarella compie 80 anni in luglio e in questi giorni nella sua regione, il Lazio, stanno vaccinando quelli della sua età. Ci sarà chi dirà: questa foto è propaganda, è demagogia.

Continua a pagina 2

**MATTARELLA È STATO VACCINATO ALL'OSPEDALE SPALLANZANI DI ROMA
SEDUTO CON TUTTI GLI ALTRI, HA SEGUITO TEMPI E ITER DI OGNI CITTADINO**

UNO DI NOI



Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, che rientra nel gruppo dei nati negli anni 1941 e precedenti, ha ricevuto ieri una dose di vaccino Moderna

DALLE CITTÀ

Bologna, 2020 da dimenticare

**Mattone in crisi
Precipita
la vendita
degli immobili**

Rimondi in Cronaca

Budrio, Silvia Blasi in Nazionale

**Un arto speciale
per partecipare
alle paralimpiadi**

Radogna in Cronaca

Bologna, restyling a Villa Spada

**Dimore storiche,
tutti i cantieri
anti-degrado**

Rosato in Cronaca



Spettatori attoniti: Maigret non avrebbe ceduto

**Addio 'Montalbano sono'
Cupido l'ha reso un altro**

Cutò a pagina 13



Dopo le accuse di Meghan, disgelo con i duchi

**L'armistizio della Regina
«Il razzismo mi rattrista»**

Bonetti a pagina 15



M.T.
motori elettrici

27 ANNI

M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

IO COMPRO ITALIANO



AUTOURTITI

 Via Amba Alagi 1-35r
 tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 10 MARZO 2021

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
 INTERVENTI
 SERVICE SU
 PRENOTAZIONE
 TEL. 010.267.322
 www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXV - NUMERO 58, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

LE INTERCETTAZIONI REGISTRATE DALLA FINANZA DOPO IL DISASTRO DEL TUNNEL

A26, la galleria Bertè crolla i manager Autostrade ridono

È la mattina del 31 dicembre 2019. Tre top manager di Autostrade organizzano una call per parlare urgentemente del crollo di poche ore prima sulla A26, galleria Bertè, vicino a Masone: due tonnellate

che per miracolo non hanno travolto i mezzi in transito. I manager scherzano sulle insidie che nascondono le gallerie autostradali e convergono: «Meglio andare in aereo».

FREDDATE INDI... PAGINA 9



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Iconomi	Pagina 12
Economia-Marittimo	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Genova-Sport	Pagina 25
Basso-Piemonte	Pagina 26
Album-Lunedì	Pagina 29
Programmi-Tv	Pagina 30
Xte	Pagina 31
Xte-Spettacoli	Pagina 32
Xte-Società	Pagina 33
Sport	Pagina 34
Mezzo	Pagina 39

OGGI IN EDICOLA

UNA GIORNATA INTERA NEL NOSTRO CORPO

NEL GOVERNO È SCONTRO SUL LOCKDOWN A PASQUA. LA LEGA È CONTRARIA ALLE ZONE ROSSE NEI WEEKEND

Vaccini, il piano cambia ancora Scintille fra Toti e medici di base

Intervista con il presidente della Liguria: «Scandaloso chi rimbalza gli assistiti e non risponde al telefono»

Il piano vaccini cambia ancora, sulla scia del via libera ad AstraZeneca per gli over 65. È il presidente della Liguria Giovanni Toti a distribuire 60 mila dosi a settimana. Ma lo stesso governatore attacca quei medici di base che stanno facendo ostruzione: «Scandaloso chi rimbalza gli assistiti». Tensione anche nel governo sul lockdown a Pasqua e le zone rosse nei weekend richieste dal Cts.

SERVIZI / PAGINE 2-6



Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, seduto tra i cittadini, nella sala delle vaccinazioni allo Spallanzani

SEGNALI DEI TEMPI

PEPPINO ORTOLEVA

NELLA FOTO DI MATTARELLA LA FORZA DELLA TRANQUILLITÀ

Alcune immagini riescono a sorprenderci, a fermare la nostra attenzione, perché fissano un istante: collegano un personaggio a un gesto, o un luogo a un evento. E assumono un valore simbolico. Così si è fatta subito notare l'immagine di Sergio Mattarella che attende in coda il suo turno per vaccinarsi, ed è interessante capire il perché.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

FUKUSHIMA, 10 ANNI DOPO



NUCLEARE, PAGHIAMO NOI I RISCHI E I COSTI

MARIO TOZZI

A dieci anni dal maremoto, colpevolmente sottovalutato, che ha annegato i sistemi di emergenza della centrale nucleare «Dai-Chi» di Fukushima la situazione non è migliorata, ma, anzi, si è aggravata. Nuovi danni sono stati provocati dall'ultimo terremoto di febbraio, in particolare l'apertura di crepe che minacciano la resistenza delle camere di contenimento primarie dei reattori 1 e 3.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

IL FENOMENO SOCIAL

Valerio Arrichiello

Clubhouse, la voce si prende la scena e l'app diventa virale

Il social network che dà voce alle voci. Dove la scena se la prendono le parole, i suoni e le pause dei silenzi. In una società dominata dal culto dell'immagine, Clubhouse si propone come potenziale rivoluzione. Un mondo nuovo dove si interaggisce solo con le corde vocali. Vip e comuni mortali si incontrano in stanze virtuali dove si possono azzerare le distanze e si srotolano gli abituali meccanismi comunicativi. Viaggio verso il futuro, ma anche ritorno al passato: Clubhouse ci riporta al saper ascoltare oltre che parlare.

L'ARTICOLO / PAGINA 33

ROLLI

IL PD CROLLA AL 16%
 VICINO ALLO SHARE DELLA D'URSO

IL REPORTAGE

Alberto Mattioli / INVIATO AD APONAGO (MONZA)

Un'azienda in Brianza produrrà lo Sputnik «Dieci milioni di dosi»

L'ARTICOLO / PAGINA 8

BUONGIORNO

Con senso dello Stato, sì, ma dello Stato totalitario. F.lli d'Italia ha promosso e ottenuto l'approvazione di una legge regionale per cui il Veneto sospende i finanziamenti a chi nega le foibe, o ne riduce la portata, o sottovaluta l'esodo istriano, fiumano e dalmata. L'aspetto più creativo della legge è la dead line: obbligatorio sostenere che i morti furono almeno 12 mila. Dire 11 mila 999 non si può, e nonostante sia una somma inverosimile per la stragrande maggioranza degli storici, compresi quelli persuasi che non si acuisce la gravità del crimine arrotondando le cifre. Un buon numero di studiosi, circa duecento, hanno scritto al presidente della Repubblica allarmati da una verità imposta per decreto, e per di più su basi scientifiche fragili. La chiamano Verità di Stato, e non c'è niente di più scandaloso

La Verità di Stato

MATTIA FELTRI

di uno storico a cui lo Stato imponga il giusto e lo sbagliato o peggio, il consentito e il proibito. E non lo sconcerta di meno essere stati equiparati, nella disputa successiva, ai negazionisti della Shoah: secondo la legge Mancino, negarla o minimizzarla costituisce un'aggravante del delitto di propaganda razzista, e si rischia fino a sei anni di carcere. Ritenere che la Shoah sia un'invenzione della propaganda pluto giudaico massonica, o qualcosa del genere, è una scemenza abissale e qualifica chi lo sostiene, ma anche la legge Mancino impone il giusto e lo sbagliato, il consentito e il proibito, e anche la legge Mancino, sebbene sia dalla parte della verità, prescrive una Verità di Stato. Non è che ce ne si possa accorgere quando cambia chi guida lo Stato, e dunque cambia la Verità. —

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 Odéon)
 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 Odéon)
 lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

La ristampa Superbonus 110%: da domani con Il Sole torna la guida completa



— a 0,50 euro oltre al quotidiano. Per gli abbonati in vendita separata a 0,50 euro

Oggi con Il Sole Di Milleproroghe: tutti i rinvii per professionisti, imprese e famiglie



— a 0,50 euro oltre al quotidiano



Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 23816,50 +0,57% | SPREAD BUND 10Y 100,30 -2,80 | €/€ 1,1894 +0,24% | BRENT DTD 67,56 -1,87% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

Le Borse Usa brindano al piano Biden

MERCATI E RILANCIO

Wall Street traina i listini dopo il varo di stimoli da 1.900 miliardi di dollari

L'Ocse migliora le stime di crescita globale al 5,6% ma taglia il dato sull'Italia

Edizione chiusa in redazione alle 22

Nuova seduta positiva per le Borse europee (Milano +0,56%) sulla scia di Wall Street. A spingere gli Indici, con il Nasdaq vicino al 6%, è il varo definitivo della Camera al pacchetto da 1.900 miliardi di dollari di sostegno all'economia. Il piano Biden farà crescere del 6,2% l'economia americana quest'anno, trainando gli altri Paesi: lo rivela l'Ocse, che ha alzato a +5,6% le stime di crescita globale per il 2021. Rivisto in lieve ribasso al 4,7% il dato italiano. **Longo e Valsania** — a pag. 3

STRATEGIE PER LA RIPRESA

Bce pronta a utilizzare tutti i 1.850 miliardi del piano pandemico

Isabella Bufacchi — a pag. 2

Se la liquidità da primato delle banche centrali non è ancora abbastanza

Andrea Franceschi — a pag. 3

FINTECH, OPERAZIONI A SORPRESA



Ion Capital. Andrea Pignataro dopo l'acquisizione di Cedacri (servizi bancari) lancia un'opa da 1,85 miliardi sull'information provider sul credito Cerved (foto da iWn)

Il blitz su Cedacri e Cerved di Pignataro vale 3,3 miliardi

Dopo Cedacri, la Ion dell'imprenditore Andrea Pignataro, assieme al gruppo Psi e al fondo Gic di Singapore, ha lanciato un'offerta da 1,85 miliardi su Cerved. Immediata la reazione in Borsa dove il titolo Cerved è salito del 34,5% superando il prezzo dell'offerta, che sarà lanciata dal veicolo Castor e che è finalizzata al delisting. **Carlo Festa** — a pag. 15

Vaccini, pronti 300mila medici e infermieri

LA LOTTA AL COVID

Domani si Ema a J&J, l'Italia avrà 6,5 milioni di dosi previste Lombardia verso il rosso

Giovani medici e infermieri che già lavorano negli ospedali. E i dentisti: un "esercito" di 300mila "soldati" che il ministero della Salute sta pensando

di mobilitare per far decollare la campagna di vaccinazione di massa tra aprile e giugno, quando l'Italia dovrebbe avere a disposizione 50 milioni di dosi per sconfiggere finalmente la pandemia. Domani l'Ema darà il via libera al siero Johnson & Johnson che ha smentito le notizie secondo cui non sarebbe riuscita a rispettare i tempi di consegna su cui si è impegnata. L'Italia avrà 6,5 milioni di dosi a inizio aprile. **Barbieri** — a pag. 4

IL CAPO DELLO STATO

Mattarella vaccinato allo Spallanzani di Roma



— Servizio a pagina 4

Concorsi digitali, concorrenza e turn over per cambiare la Pa

PUBBLICO IMPIEGO

Linee guida di Brunetta: ad aprile semplificazioni anche sul superbonus

Oggi firma con Draghi e sindacati del patto per l'innovazione

Concorsi digitali da tenere in università e sedi istituzionali con procedure che tagliano i tempi delle assunzioni. Un'accelerazione nel rinnovo dei contratti nazionali per 13,2 milioni di dipendenti pubbli-

ci, per i quali ci sono 6,7 miliardi. È un nuovo tentativo di introdurre la concorrenza nei servizi locali. Sono i filoni chiave per il rinnovamento della Pubblica Amministrazione, dettagliati dal ministro della Pa Brunetta nell'audizione sul programma. Le prime misure, che comprenderanno anche semplificazioni sul superbonus, arriveranno ad aprile con il decreto Recovery. La nuova Pa sarà oggi al centro del Patto per l'Innovazione che il premier Draghi firmerà con Cgil, Cisl e Uil. In vista di un avvio delle trattative sul nuovo contratto atteso a strettissimo giro. **Gianni Trovati** — a pag. 5

RECOVERY PLAN / 1

Colao: «Più risorse sul digitale Zero vincoli per chi sperimenta»

Fotina — a pag. 7

RECOVERY PLAN / 2

Cingolani: «Serve una transizione burocratica prima che ecologica»

Dominelli — a pag. 7

PANORAMA

RIFORME

Cartabia: una road map per la giustizia senza forzature sulla prescrizione

Una road map sulla giustizia e gruppi di lavoro al ministero sul processo penale, civile e sull'ordinamento giudiziario. Senza forzature sulla prescrizione. È l'indicazione della ministra della Giustizia, Marta Cartabia, nella riunione con i presidenti e con i capigruppo della maggioranza delle Commissioni Giustizia di Camera e Senato. Prioritario il cantiere Recovery e le riforme chieste all'Italia dalla Ue. La ministra ha invitato inoltre a non sprecare il lavoro già fatto sulle riforme del processo civile e del processo penale e dell'ordinamento giudiziario. — a pagina 8



Francesco Caltagirone 59. Numero uno del gruppo Cementir

CONSTRUZIONI

Cementir, utili in forte crescita «Rivoluzione verde in arrivo»

Celestina Dominelli — a pag. 17



Gianni Agnelli 100 anni dalla nascita

ANNIVERSARI

Il secolo breve di Gianni Agnelli, quattro chiavi per interpretarlo

di Paolo Iricio — a pagina 21

APPELLO BIS

Mondo di mezzo, ridotte le pene per Carminati e Buzzi

La Corte d'Appello di Roma ha condannato a 10 anni l'ex Nar Massimo Carminati nel processo di appello bis sul "Mondo di mezzo", 12 anni e 10 mesi a Salvatore Buzzi, il nas delle cooperative romane. Le pene sono state ridotte rispetto al primo appello, dopo che la Cassazione ha fatto cadere l'accusa di associazione mafiosa.

lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Tute blu in aula per la formazione

Pogliotti e Tucci — a pag. 39

Nordest

VENERDI' CON IL QUOTIDIANO NELLE EDICOLE DI VENEZIA, TRENTO-ALTO ADIGE E FRIULI-VENEZIA GIULIA

Il gruppo Abk rileva le piastrelle Desvres

CERAMICHE

Il gruppo ceramico modenese Abk - tra i big del distretto delle piastrelle di Sassuolo - ha rilevato il concorrente Desvres di Bousois, attivo dal 1766 nella produzione ceramica e tra i primi player nel mercato transalpino.

no. L'operazione conferma il consolidamento in atto nell'industria ceramica italiana che punta a salvaguardare la leadership mondiale. Ora Abk punta a far salire il fatturato a 180 milioni, dopo il 150 del 2020. Il presidente Fabbrì: «L'obiettivo sono i mercati del nord Europa». **Harja Vesentini** — a pag. 9

L'AMBASCIATORE FRANCESE IN ITALIA

Masset: «Parigi cerca aziende estere che puntino sul Paese»

Carlo Marroni — a pag. 9





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 10 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 68 - € 1,20
San Macario di Gerusalemme

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

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

PESSIMA TROVATA

Chiusi in casa tutti i weekend

Solito suggerimento del Cts che non partorisce un'idea che non parta dal lockdown

Gli italiani mandati al lavoro nei giorni feriali (più sicuri?) ma in gabbia nel fine settimana

I contagi su, ma dopo un anno il Cts non ha trovato alternative Draghi ha dubbi, e fa benissimo

Il Tempo di Osho

Elisabetta fa la nonna: perdona Harry e Meghan



"Tanto 'o so che nun me poi vedè...a' finta"

Buzzelli a pagina 10

DI FRANCO BECHIS

Ieri è arrivato sul tavolo del governo quello che ci si aspettava: un documento del Comitato tecnico scientifico che chiede una nuova stretta e le conseguenti chiusure dell'Italia. Gli scienziati che continuano a essere gli stessi del governo precedente sostengono che non è necessario il lockdown nazionale nonostante i numeri dei contagi stiano salendo. Però chiedono che in tutto il paese il sabato e la domenica diventino zone rosse, chiudendo (...)

Segue a pagina 3

A rischio 55 milioni di dosi

Johnson & Johnson rinvia Altra tegola sull'Europa

Barbieri a pagina 4

Ecco il piano per il vaccino russo

L'Italia punta su Sputnik Primo paese Ue a produrlo

Martini a pagina 5

Ma gli studenti snobbano i tamponi

Allarme contagi nelle scuole Tanti presidi pronti a chiudere

Conti e Sbraga alle pagine 14 e 15

«Niente votazioni senza arretrati»

Rousseau batte cassa al M5S e sbarra la strada a Conte

Soimeno a pagina 9

Ancora tensioni nel Pd

Insulti da Casalino e Sardine Con i dem finisce in rissa

Zappitelli a pagina 7

Corrieri della droga reclutati tra i migranti

La denuncia della Lega
Al Bioparco incarichi agli «amici» della Raggi

Novelli a pagina 19

«Portami i documenti del lavoro». Cioè: portami i soldi per la droga. È una delle frasi in codice usate da organizzazioni criminali di albanesi e nigeriani che riempivano la Capitale di tonnellate di marijuana. La droga passava dalla stazione Tiburtina, arrestate 55 persone. I corrieri venivano reclutati nei centri per rifugiati.

Di Corrado e Parboni alle pagine 16 e 17

Mondo di mezzo, Appello bis
Per Buzzi e Carminati condanne a 12 e 10 anni

Mariani a pagina 21

la **S** TORACIATA

Per il Dopo Zingaretti il Pd dovrà chiamare il medico legale. Lo pagheranno le Sardine

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

Il diario
di Maurizio Costanzo

Diciamo la verità: oggi sono quattro giorni che il 71° Festival della canzone a Sanremo, si è concluso. È stato accompagnato dalle polemiche di sempre, non giudico le canzoni perché solo il tempo dirà se sono entrate nella memoria del pubblico o no, ma sta di fatto che quell'appuntamento, ancorché breve, ancorché motivo di discussioni, come ogni festival, ci manca. Perché il telespettatore, diventato, per forza di cose, abituario, si sente derubato dell'appuntamento. Che gli piaccia o no il prodotto, lo conforta sapere che, a quell'ora, c'è quel programma o quelle persone.

Lo più "CROCCATE" in Italia!

MAK multipack Croccante
CROCCANTELLA
con PEZZA
Se lo crocchi non stai nella pelle!



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Bonus edilizi, per la cessione tra condomini serve la forma scritta

Poggiani a pag. 35

Ue nel caos: c'è Ursula che vuole la Nato dei vaccini, chi vuole lo Sputnik e l'Italia col piede in due scarpe

Tino Oldani a pag. 6

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il manuale del SUPERBONUS

• Imposta di registro
• Imposta di bollo
• Imposta di successione
• Imposta di donazione
• Imposta di famiglia

Disponibile anche sul sito www.dassubonusmi.com

IL FISCO TI PREMIA

Lotteria degli scontrini, domani la prima estrazione

Lorenzini a pag. 33

Semplificato il Superbonus

Ai professionisti tecnici non sarà più chiesto di certificare lo stato dell'immobile (passaggi di proprietà, concessioni edilizie ecc.) ma soltanto l'assenza di abusi

SU WWW.ITALIAOGGLIT

Corte costituzionale - Le sentenze su maternità surrogata e fecondazione eterologa

Bonus edilizi - La risposta della Dre Piemonte sulla cessione

P.a. - Il testo dell'audizione del ministro Brunetta

IO ONLINE

LIBERTÀ DI MOVIMENTO

In Veneto un'app certifica la vaccinazione anti-Covid

Valentini a pag. 5

Per il Tar Lazio il Covid va curato subito a casa. Altro che vigile attesa

Non solo tachipirina e vigilante atteso. In caso di infezione da Covid il medico deve decidere in scienza e coscienza quale sia la cura migliore. Senza perdere tempo, perché il tempo è prezioso. A ristabilire il principio che ogni medico esercita la propria professione in autonomia di giudizio e responsabilità di comportamento è stato il Tar Lazio il 4 marzo scorso, con una decisione che ha sospeso le Linee guida per le cure domiciliari decise a dicembre scorso da Aifa e ministero della salute. «Una decisione di buon senso», commenta Luigi Cavanna, primario di oncematologia dell'ospedale di Piacenza e pioniere delle cure domiciliari contro il Covid.

Ricciardi a pag. 9

DIRITTO & ROVERSCIO

Fuoco Bincher, a pag. 12, racconta da par suo l'ultimo episodio della telenovela di Harry e Meghan che si è espresso in una magra intervista a uno tv americano che l'ha pagata l'irriducibile e che adesso si rifugia volentieri a un sacco di altro tv in tutto il mondo. Non sono interessato alla vicenda della Real casa inglese e dei suoi rampolli ma confesso che da qualche anno guardo con attenzione professionale tutte le foto che ritraggono la coppia. In tutte (dico in tutte) la moglie guarda rapita il marito. Se lo abbraccia con gli occhi. Ha l'atteggiamento di coloro che hanno le apparizioni. Ma questi ultimi, tra un'apparizione e l'altra, si ripongono. Meghan, mai. È in trance permanente. È una stacanovista del sorriso. Si dice anche, però, che Meghan tratti a pesci in faccia i suoi dipendenti. Non si fa. Ma anche lei, quando non c'è Harry da adorare, avrà pure il diritto di rifarsi un poco.

TOGETHER TO COMPETE

IL NETWORK NOVERIM PENSATO E COSTRUITO PER I PROFESSIONISTI

OLTRE 700 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA

APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO: FAI ENTRARE NUOVE COMPETENZE

CRESCI INSIEME A NOI!

noverim network
TOGETHER TO COMPETE
TOGETHER TO WIN

JOIN US ON NOVERIM.IT **800 08 05 71**

Con «Le nuove regole per studi e riviste» a € 8,50 in più; Con «Fair 2021» a € 9,00 in più; Con «Il dizionario del bilanci 2021» a € 6,00 in più; Con «Il manuale del superbonus» a € 6,00 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 10 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

In Toscana. Vaccini, inchiesta sui furbetti

**Più letti contro il virus
E gli ospedali riducono
gli interventi chirurgici**

Ulivelli e altri servizi nel Fascicolo Regionale



Firenze

**Il medico del Papa
tra gli indagati
di Concorsopoli**

Brogioni nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Guerra dei vaccini, Europa nei guai

J&J taglia le forniture di primavera. La linea Usa: «Prima i cittadini americani». Le dosi promesse arriveranno, ma in ritardo
Accordo per produrre Sputnik in Italia. Bruxelles avverte: «Serve l'ok dell'Em». Bassetti: «Autorità sanitarie troppo lente»

Servizi
da p. 3 a p. 7

La forza di una fotografia

**Un Presidente
nel Paese
dei furbetti**

Michele Brambilla

Guardate la foto qui a fianco. Ritrae Sergio Mattarella, il presidente della Repubblica, mentre aspetta - in una sala d'attesa dello Spallanzani, a Roma - di essere vaccinato contro il Covid. Accanto a lui altri suoi coetanei, opportunamente distanziati. L'ambiente è quello che è. Sedie da ospedale, cestini dei rifiuti in vista. E lì, in mezzo, il Capo dello Stato. In fila come un comune cittadino, insieme ad altri comuni cittadini. Nessun trattamento di favore e nessuna precedenza. Il presidente Mattarella compie 80 anni in luglio e in questi giorni nella sua regione, il Lazio, stanno vaccinando quelli della sua età. Ci sarà chi dirà: questa foto è propaganda, è demagogia.

Continua a pagina 2

**MATTARELLA È STATO VACCINATO ALL'OSPEDALE SPALLANZANI DI ROMA
SEDUTO CON TUTTI GLI ALTRI, HA SEGUITO TEMPI E ITER DI OGNI CITTADINO**

UNO DI NOI



Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, che rientra nel gruppo dei nati negli anni 1941 e precedenti, ha ricevuto ieri una dose di vaccino Moderna

DALLE CITTÀ

Firenze

**Nas in Regione
per i furbetti
dei vaccini**

Ulivelli in Cronaca

Firenze

**Viola Park
Nuovo ricorso
di Italia Nostra**

Plastina in Cronaca

Firenze

**Pipi per la strada
Maxi multa
da tremila euro
La città si divide**

Servizio in Cronaca



Spettatori attoniti: Maigret non avrebbe ceduto

**Addio 'Montalbano sono'
Cupido l'ha reso un altro**

Cutò a pagina 13



Dopo le accuse di Meghan, disgelo con i duchi

**L'armistizio della Regina
«Il razzismo mi rattrista»**

Bonetti a pagina 15

M.T.
motori elettrici

M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

IO COMPRO ITALIANO





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 46 - N° 58

Mercoledì 10 marzo 2021

In Italia € 1,50

LOTTA AL COVID

Vaccini, beffa all'Europa

Johnson & Johnson annuncia: non garantita l'intera consegna del secondo trimestre. Bruxelles: non accettiamo riduzioni
Il governo: da aprile pronti 36,8 milioni di dosi. Gli esperti del Cts chiedono la stretta: weekend blindati come a Natale

I russi: "Sputnik prodotto in Italia". La Lega esulta, gelo della Ue

Alla vigilia dell'approvazione dell'Emu, la Johnson&Johnson annuncia di non poter garantire la consegna di 55 milioni di dosi previste per il secondo trimestre. Poi, dopo l'ira della Commissione, rassicura: «Manterremo i patti, alla Ue 200 milioni di fiale entro fine anno». Resta comunque valida la tabella di marcia del governo italiano per l'immunizzazione di massa. Ma gli esperti del Cts chiedono una stretta per limitare i contagi: weekend blindati anche in zona gialla con bar, ristoranti e negozi chiusi e gli spostamenti vietati.

di **Bocci, Ciriaco, D'Argenio, Foschini, Lombardi, Tonacci e Ziniti**
alle pagine 2, 3, 4 e 11
con un racconto di **Giacomo Papi** a pagina 9

L'analisi

Ursula alla prova

di **Andrea Bonanni**

L'Europa incassa un altro "buco" di 55 milioni di dosi del vaccino americano Johnson & Johnson. Sarebbero dovute arrivare nel secondo trimestre, ma sembrano svanite nelle nebbie che avvolgono i contratti miliardari firmati da Bruxelles.
a pagina 27

Recovery Plan

Draghi e il decreto taglia-burocrazia

di **Claudio Tito**

Procedure straordinarie. La pandemia e soprattutto la definizione e l'attuazione del Recovery Plan reclamano modalità che non possono essere circoscritte all'interno dell'ordinarietà.
a pagina 7
con i servizi di **Amato e Petrini**
a pagina 6

Il dopo Zingaretti

Segreteria Pd, Letta vicino al sì Ma non farà solo il reggente

di **Filippo Ceccarelli e Giovanna Vitale** a pagina 12



MURAKAMI HARUKI
PRIMA PERSONA SINGOLARE

«Questo libro ci svela che davvero esiste un mondo, un altro mondo, dentro al nostro».
LAURA IMAI MESSINA



Einaudi



Il personaggio

La lezione di Mattarella in fila all'ospedale e niente foto simbolo

di **Concetto Vecchio** a pagina 4

Intervista alla pallavolista Lara Lugli



▲ In campo Lara Lugli, 40 anni, ex schiacciatrice dell'Asd Volley Pordenone

"Ero incinta e la mia squadra mi ha trattata da traditrice"

di **Cosimo Cito** a pagina 20

Mappamondi

La regina a Meghan "Inchiesta a corte sul razzismo"

dal nostro corrispondente **Antonello Guerrero**



La regina Elisabetta si è detta «addolorata» dalle presunte frasi razziste contro Archie.
a pagina 16
con un'intervista di **Scuderi**

Al telefono con i morti di Fukushima

di **Laura Imai Messina**



Da tutte le parti del mondo convogliano a Bell Gardia quelli che in giapponese vengono chiamati izokui, i "rimasti".
a pagina 29

Inutile vittoria per 3-2

Juve, un'altra Coppa stregata il Porto ai quarti



di **Crosetti, Gamba e Marchese**
a pagina 36

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821; Fax 06/49822923 - Soci: Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



Passa il Porto, Juve già fuori fallimento del progetto Pirlo

BARILLA E ODDENINO - PP. 26-27

CHAMPIONS LEAGUE



DELUDE RONALDO NEL CROLLO SI SALVA CHIESA

GIGI GARANZINI

Era la serata del 7. Per carità. È uscito semmai il 22 di un grande Chiesa, ma non è bastato perché prima e dopo la sua doppia fiammata la Juve ha subito il Porto fino all'inutile vittoria e all'eliminazione. - P. 27



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 10 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 68 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

LA RICHIESTA DEL CTS AL GOVERNO: BLOCCO TOTALE ANCHE NEI WEEKEND. E SPUTNIK INIZIA A PRODURRE IN BRIANZA

Battaglia sul lockdown di Pasqua

Lega contraria alla zona rossa. Johnson&Johnson: meno fiale per l'Europa. Il fastidio di Draghi

L'ANALISI

SEDUTO IN FILA MATTARELLA UNO COME NOI

GABRIELE ROMAGNOLI

È una delle immagini che resteranno nella storia di questa guerra civica. Si vedono uomini e donne anziani seduti su poltrone blu, disposte in file ordinate, mentre il personale medico è intento nella preparazione di siringhe. Uno ha un maglione verde. E uno è il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. Attende il suo turno con le gambe incrociate, le mani in grembo e gli occhiali semicoperti dal regolare dispositivo di protezione ffp2. Nella più anormale delle situazioni sperimentate dalla maggioranza delle generazioni viventi, un segno di normalità. In condizioni eccezionali la normalità diventa un valore, un'aspirazione. È la luce alla fine del tunnel, la patria a cui tornare, senza mai dimenticare l'esilio. Difficilmente la normalità si accompagna al potere. La supremazia comporta la precedenza. In caso di pericolo per la sicurezza nazionale il leader, anche nel mondo libero, viene scortato in un luogo protetto e lì tenuto fino al cessato allarme.

CONTINUA A PAGINE 4 E 5



Il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, in attesa di vaccinarsi all'ospedale Spallanzani

SERVIZI - PP. 2-7

L'ODISSEA DEI VACCINI

MIA MAMMA, 87 ANNI E UN'ATTESA INFINITA

CATERINA SOFFICI - P. 21

MA IO, PROFESSORE POTEVO ASPETTARE

PIETRO GARIBALDI - P. 21

FINALMENTE LE DOSI PER I DISABILI GRAVI

GIANLUCA NICOLETTI - P. 21

DEVASTARONO LA CITTÀ IN OTTOBRE: 37 PROVVEDIMENTI. LA PROCURA: INCATTIVITI E FEROCI

Torino, retata nelle banlieue delle baby gang

IRENE FAMÀ MASSIMILIANO PEGGIO

Misero a ferro e a fuoco il centro di Torino, distruggendo vetrine e saccheggiando negozi. Trentasette persone, tra cui molti immigrati minorenni, sono state arrestate per i fatti accaduti a ottobre. LONGO - PP. 12-13



Vetrine infrante in via Roma

NON LASCIAMO SOLI I FIGLI DEI MIGRANTI

PAOLO GRISERI

I video trap dei ragazzi arrestati per l'assalto ai negozi del centro dicono più di qualsiasi studio sociologico. - P. 13

I DIRITTI

E ALL'IMPROVVISO ARRIVÒ LA PILLOLA

ELENA STANCANELLI

Cosa fare se si dimentica di prendere la pillola? Adesso sarebbe tra le frasi più cercate su google, allora erano telefonate frenetiche tra amiche, compulsare isterico di bugiardini lunghissimi e incomprensibili. Credo che nessuna di noi abbia mai davvero capito quale fosse la risposta giusta, se prenderne due insieme il giorno successivo o riservarsi uno speciale ventiduesimo giorno in fondo al blister o se ancora ignorare l'errore e buttare la pillola dimenticata nel lavandino. La pillola aveva in sé qualcosa di misterioso: così piccola e così efficace, minimo sforzo massimo risultato. - P. 11



IL CASO

SE IL VOLLEY SCARTA LE DONNE INCINTE

GIULIA ZONCA

Un'atleta si ritrova senza tutele e tutti si stupiscono. Non perché il suo contratto viene automaticamente interrotto all'inizio di una gravidanza, ma perché una causa fa uscire la prassi dai binari. «Come da prassi» è la frase chiave della deprimente storia denunciata da Lara Lugli, la pallavolista del Pordenone rimasta senza stipendio appena scoperto di essere incinta. «Come da prassi», lo ripetono tutti, lei compresa, perché funziona così. Sempre, con chiunque, e vale. Lo sport è fermo qui, a integrativi per una pensione che non c'è e va inventata in qualche modo, ad accordi che funzionano fino a che si segna, si schiaccia, si corre e quando non lo si può fare ci si ferma.



CONTINUA A PAGINA 28

OGGI IN EDICOLA

UNA GIORNATA INTERA NEL NOSTRO CORPO

IL CORPO UMANO H24

I DEM DOPO ZINGARETTI

Il Pd in pressing Letta verso il sì Bufera su Casalino

CARLO BERTINI - P. 8

BUONGIORNO

Con senso dello Stato, sì, ma dello Stato totalitario. Fratelli d'Italia ha promosso e ottenuto l'approvazione di una legge regionale per cui il Veneto sospende i finanziamenti a chi nega le foibe, o ne riduce la portata, o sottoscrive il fudo istriano, fiumano e dalmata. L'aspetto più creativo della legge è la dead line: obbligatorio sostenere che i morti furono almeno 12 mila. Dire 11 mila 999 non si può, e nonostante sia una somma inverosimile per la stragrande maggioranza degli storici, compresi quelli persuasi che non si acuisce la gravità del crimine arrotondando le cifre. Un buon numero di studiosi, circa duecento, hanno scritto al presidente della Repubblica allarmati da una verità imposta per decreto, e per di più su basi scientifiche fragili. La chiamano Verità di Stato, e non c'è niente di più scandaloso

La Verità di Stato

MATTIA FELTRI

di uno storico a cui lo Stato imponga il giusto e lo sbagliato o peggio, il consentito e il proibito. E non li sconcerda di meno essere stati equiparati, nella disputa successiva, ai negazionisti della Shoah: secondo la legge Mancino, negarla o minimizzarla costituisce un'aggravante del delitto di propaganda razzista, e si rischia fino a sei anni di carcere. Ritenere che la Shoah sia un'invenzione della propaganda pluto giudaico massonica, o qualcosa del genere, è una scemenza abissale e qualifica chi lo sostiene, ma anche la legge Mancino impone il giusto e lo sbagliato, il consentito e il proibito, e anche la legge Mancino, sebbene sia dalla parte della verità, prescrive una Verità di Stato. Non è che ce ne si possa accorgere quando cambia chi guida lo Stato, e dunque cambia la Verità.

Advertisement for NOBIS ASSICURAZIONI featuring a woman in a headset and the website www.nobis.it.



Advertisement for NOBIS ASSICURAZIONI with the slogan 'L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!' and website www.nobis.it.



BORSA +0,57% 1€ = \$1,1894

BORSE ESTERE	
Dow Jones	32.050 ▲
Nasdaq	15.121 ▲
S&P 500	3.900 ▲
Francoforta	14.458 ▲
Zurigo	10.828 ▲
Londra	6.726 ▲
Parigi	6.882 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	0,9270 ▼
Euro-Yen	129,26 ▲
Euro-Franch.	1,4971 ▼
FUTURE	
Euro-Btp	146,11 ▼
Caro-Bund	171,28 ▲
Fino-Mib	23,530 ▲

Amazon corre anche in Europa: profitti raddoppiati a 2,2 miliardi

Anche se il ritmo di crescita del cloud Aws dà segni di rallentamento e le attività di e-commerce restano in forte perdita **Bertolino a pagina 12**



Asia e online sostengono i conti 2020 di Ferragamo

Norsa segnala: la Cina è in forte crescita, ma temiamo per l'Europa **Ferraro in MF Fashion**

Anno XXXIII n. 048 Mercoledì 10 Marzo 2021

€2,00 *Classificatori*



Copyright Magazine for Fashion s.r.l. - 100% € 0,20 @ 0,20 + € 0,20 - Con MF: Magazine for Living s.r.l. € 0,20 @ 0,20 + € 0,20 - Spedite in A.P. art. 1, c.11, art. 4084 (DD.MM.) - INF. 048 - Diritto di Privacy F.2.0

IL PREZZO DELLA GUERRA AL COVID

Piano per il vaccino libero

L'esperto di **brevetti** Masi a MF: *l'Ue può decretare la consegna della licenza salva-vita*
Corsa alla produzione senza il cappio del **big pharma**. Anche J&J riduce le dosi
L'Italia corre verso il lockdown, boom delle polizze sanitarie. Decreto anti-fallimenti

I TASSI PRENDONO FIATO: RIMBALZONE DEL NASDAQ. LO SPREAD BTP-BUND TORNA SOTTO 100

CONVEGNO CLASS

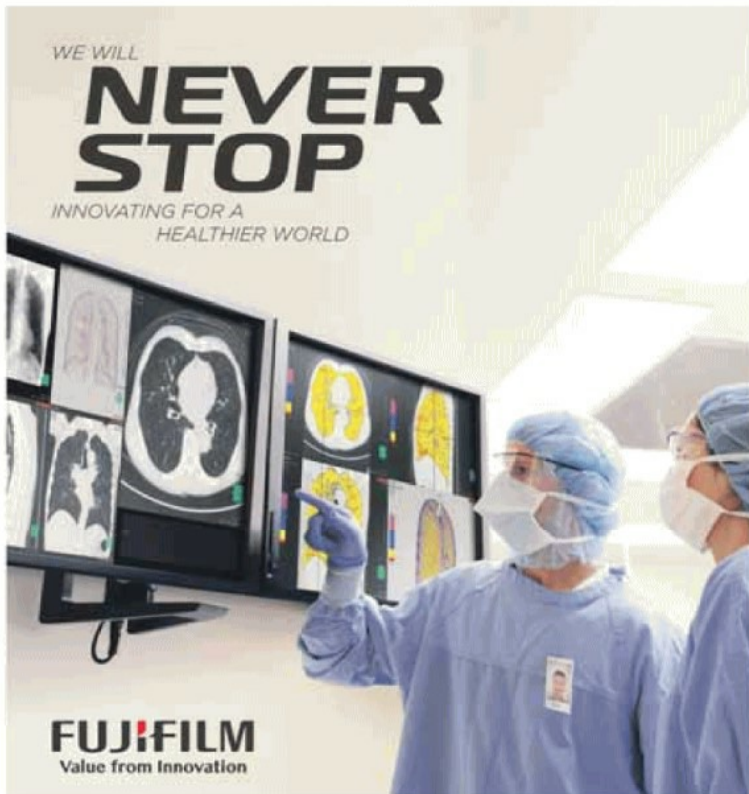
Investire in India?
Italia a caccia di occasioni



Pignataro (Ion) tenta il bis: dopo Cedacri va all'attacco anche di Cerved
Con al fianco Fsi

A PIAZZA AFFARI È OPA-MANIA

Prezzo troppo basso: Lazard dice no all'offerta lanciata su Astm dal tandem Gavio-Ardian
A rischio il delisting



Cosa possiamo fare per voi?

Mai come oggi il settore sanitario ha bisogno di supporto. Per questo, affrontiamo insieme il Covid-19 mettendo in campo il nostro know-how, per fare davvero la differenza.

Ad esempio, sviluppiamo e implementiamo software 3D per l'elaborazione di immagini diagnostiche, nonché soluzioni di intelligenza artificiale in grado di contribuire a un approccio tempestivo e mirato ai pazienti.

Ci chiediamo ogni giorno, cosa possiamo fare per voi. E mentre collaboriamo insieme per affrontare questa pandemia globale, **NON SMETTEREMO MAI** di guardare avanti e di innovare per migliorare la salute di tutti.

Scopri come ci riusciamo



Assoporti al bivio: presidente interno o esterno? / Il commento

Assoporti è l'associazione che storicamente e per legge, a partire dalla prima stesura della 84/94, rappresenta gli Enti pubblici di governo dei porti italiani. Inizialmente rappresentò il Consorzio Autonomo del Porto di Genova, il Provveditorato di Venezia, gli Enti portuali di Trieste, Napoli, le Aziende dei Mezzi Meccanici degli altri porti di rango internazionale e nazionale. Successivamente, dopo la 84/94, le 24 Autorità Portuali. E dopo la recente riforma voluta dal ministro Graziano Delrio le Autorità di Sistema Portuale (**AdSP**) in una logica di maggiore visione sistemica. Questa premessa per affermare il concetto che **Assoporti** è rappresentativa degli Enti pubblici non economici e non dei presidenti che guidano i rispettivi sistemi portuali. Il 26 febbraio scorso ha terminato il suo mandato l'attuale presidente della associazione dei porti italiani. Un presidente, Daniele Rossi, che ha immediatamente, in avvio di mandato, proposto il cambio di statuto inserendo tra le novità la possibilità di avere un presidente esterno, quindi non scelto tra gli attuali. Possiamo immaginare che si sia aperto un dibattito interno alla associazione. Probabile che chi desidera prendere tempo richiami questioni di forma. Prima una discussione sui compiti, sul ruolo, sul potenziamento della struttura organizzativa poi discutiamo di chi dovrà guidare **Assoporti**. Nel frattempo, sempre immaginando, ci sia chi manifesta la propria opinione propendendo di più per la soluzione del presidente interno o esterno. È evidente che il presidente esterno toglierebbe da imbarazzi chi dovrà scegliere tra eventuali candidati, come è sempre avvenuto nel passato, e indicare uno diverso da se stesso. Nella eventualità che prevalga la soluzione interna sarebbe necessaria una buona dose di generosità e buon senso per evitare lacerazioni o nuove fuoriuscite. Potrebbe esserci anche il coraggioso che sostenga l'intervento del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per dirimere la questione. Nel caso di intervento del ministro qualcuno potrebbe anche pensare ad una sorta di commissariamento. Sembra di cogliere nella portualità la tendenza ad indebolire il ruolo di governo, di disciplina delle **AdSP**. Non è indifferente la chiusura della vicenda legata alla presidenza di **Assoporti**. Ecco perché si è di fronte ad un bivio. Avere una reazione all'altezza, una visione d'insieme e sistemica potrebbe aiutare la portualità italiana a risolvere meglio i suoi problemi. Ercoli



Assoporti: essere o non essere

LIVORNO Le aspirazioni, si sa, sono sempre molte. Per il sistema logistico nazionale sono moltissime. Ma anche scegliendo pochi dettagli nella massa, ci troviamo di fronte ad aspirazioni che rischiano di rimanere tali e di non trovare soluzione. È il caso di **Assoporti**: l'associazione tra le **AdSP** che un tempo era collaboratore privilegiata dal Governo e invece è andata perdendo rappresentatività forse per scelta politica centrale, forse perché lo strumento della Riforma Portuale che ha istituito la conferenza mensile dei presidenti non s'è mai attivato sul serio. Adesso siamo anche a vertice scaduto, che certo di questi tempi affannati ed affannosi non aiuta. Non c'è in ballo solo la conferma o la sostituzione del presidente,



ma anche una radicale modifica della filosofia operativa. Negli ultimi incontri sarebbe emersa anche la proposta di nominare un presidente fuori dalle **AdSP**: un tecnico puro, non condizionato né condizionabili da beghe di partito, aspirazioni di potere o altro. Non pare, al momento, che la proposta abbia molti seguaci. Ma una cosa è certa: con la struttura e i limiti attuali, **Assoporti** non è. E potrebbe invece essere uno strumento di grande importanza per mettere finalmente a regime la rete dei porti e imporre alla politica di chiarire le normative pertinenti: quelle che per i tanti buchi oscuri portano la magistratura a far tintinnare le manette in più d'uno scalo. A.F.

Un punto di vista verde sul futuro

Gentile direttore, dopo anni di progetti paventati e poi falliti o ritirati, con la svolta il nuovo accordo di programma tra Comune, Regione e **Autorità portuale** sembra si sia aperta una nuova cornucopia, Porto vecchio diventa un sistema misto che rappresenterà il fulcro dei futuri insediamenti con la sua destinazione d'uso direzionale, turistico-ricettiva, residenziale, dell'industria hi-tech, commerciale e dei servizi, spazio verde ad uso ludico e spazi blu per la crocieristica e tanto altro. Ma gli investitori continuano a non presentarsi. Tutte le amministrazioni continuano a raccontarci la stessa storia.

Mentre ci fanno sognare il porto vecchio ci lasciano sulle spalle un Sin ormai dimenticato, ettari e ettari da bonificare, archeologia industriale disseminata sul territorio, palazzi ed alloggi vuoti, in piena denatalità, ormai un fardello storico da mettere sotto il tappeto, L'effetto che avrà un trasloco di uffici pubblici è solo una speranza diciamo elettorale? Sarebbe ora di finirla con proclami e progetti illusori ed imparare a gestire e valorizzare prima l'esistente.

Questi fantomatici capitali privati troppo spesso sono cavalli di troia che nascondono la richiesta di fondi pubblici, vedi il Parco del Mare, e poi restano i cocci...

sempre pubblici... manderemo la lista al diavolo?

Rossano Bibalo Tiziana Cimolino Verdi Trieste e Trieste Verde



Accordo per Porto Vecchio

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 l'Accordo di Programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste. I contenuti del documento sono stati presentati pubblicamente 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'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.

Unioncamere

L'anno scorso crollati i passeggeri non le merci

Unioncamere Veneto: il crollo del traffico passeggeri va da un terzo della mobilità autostradale a tre quarti per il mare e l'aereo, meno pesanti le perdite del traffico merci. «I dati - spiega il presidente Mario Pozza - sono preoccupanti poiché in alcuni nodi infrastrutturali il traffico è tornato ai livelli di 25 anni fa.

Serve un intervento deciso del governo». Il porto di Venezia ha perso complessivamente 2,5 milioni tonnellate (- 10,3%), Polo aeroportuale del Nordest: - 76,8% dei passeggeri, cargo -15,4% Azzerate le crociere.

Economia

ALVARO AMPELO
DI RICERCA E POLITICHE
DEI MERCATI ABBONDANTI DI PIÙ

I - 1.189,48

Veneto in prima linea con i nuovi treni

«Consegnati alla Regione altri sette nuovi coraggiosi Tgv a Biadene» • presidente Zivi: «Alta velocità di investimenti per un ventennio già giustata al 95%» • benvenuti in Giappone. L'ora la sfida per le Olimpiadi»

21
661
4,5

De Berti -La nuova Cav arriverà molto presto-

Dai vaccini sprint alla ripresa L'Ocse vede per l'Italia +4,1%

Surgelati, vola la vendita Fatturato Bofrost +31,9%

Il Secolo XIX

Venezia

Venezia, via ai lavori per il Gnl A Livorno frenata sulla Darsena

ALBERTO GHIARA

Genova Cominceranno alla fine del prossimo giugno i lavori per la realizzazione del nuovo deposito di gas naturale liquefatto (Gnl) nel porto di Venezia. Il deposito sarà completato in due anni e mezzo. A novembre 2020 era stato dato parere positivo dalla commissione Via del ministero dell' Ambiente e lo scorso 15 gennaio è arrivata l' approvazione anche del ministero dello Sviluppo economico. In questi giorni sono cominciati gli interventi preliminari propedeutici all' opera. Il deposito è stato assegnato a Venice Lng (gruppo Decal) e richiederà un investimento di 100 milioni di euro, di cui 18,5 milioni di fondi europei. Oltre all' accosto per le navi gasiere che riforniranno il deposito ci sarà posto anche per le bettoline della società Panfido, al servizio dei rifornimenti di navi a gas nei porti di Venezia e Chioggia.

Doppio intoppo a LivornoUna cozza blocca il progetto della nuova Darsena Europa di Livorno. Secondo quanto risulta al Tirreno, l' Istituto superiore di sanità, dopo il ritrovamento di benzopirene oltre la soglia consentita in uno dei sei cestelli di cozze che monitorano lo stato di inquinamento dell' acqua intorno alla Darsena, ha bloccato la deperimetrazione della zona come Sito di interesse nazionale (cioè aree marine che necessitano di importanti interventi di bonifica). Senza deperimetrazione non si potrà procedere al dragaggio, e questo a sua volta impedirebbe la convocazione della conferenza dei servizi. Di fatto, sarebbe uno stop al bando per l' assegnazione della Darsena, il cui iter era in fase di avvio. Questo non è l' unico intoppo per l' Authority: nei giorni scorsi il Tar ha sospeso l' assegnazione dei bacini di carenaggio di Livorno a Azimut Benetti, in attesa della sentenza di merito dopo il ricorso presentato lo scorso 4 gennaio da Jobson.

la protesta di civitavecchiaIl presidente dell' Adsp del mar Tirreno centro-settentrionale, Pino Musolino, ha scritto al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini, per chiedere che Civitavecchia diventi porto core dell' Unione europea: «È incredibile - afferma Musolino - che nei 16 sistemi portuali italiani l' unico che non abbia il riconoscimento di porto core sia il sistema portuale della Capitale». Il riconoscimento è considerato necessario per poter usufruire fino in fondo delle occasioni fornite dai finanziamenti europei.

Brindisi, sì alla vasca di colmataIl ministero per i Beni e le Attività culturali ha approvato il nuovo progetto per la vasca di colmata tra Costa Morena Est e il pontile Polimeri, opera necessaria a realizzare i dragaggi in porto e a realizzare nuovi banchinamenti. Il progetto era stato modificato su richiesta della Soprintendenza archeologica e riguardava una riduzione del volume e della superficie da 167 mila a 144 mila metri quadrati. La destinazione d' uso della nuova area potrebbe essere la cantieristica nautica di lusso o un nuovo terminal commerciale.



L'Avvisatore Marittimo

Venezia

Venezia, via ai lavori per il Gnl

A Livorno in forse il bando per la Darsena Europa e l'assegnazione dei bacini

ALBERTO GHIARA GENOVA. Cominceranno alla fine del prossimo giugno i lavori per la realizzazione del nuovo deposito di gas naturale liquefatto (Gnl) nel porto di Venezia. Il deposito sarà completato in due anni e mezzo. A novembre 2020 era stato dato parere positivo dalla commissione Via del ministero dell'Ambiente e lo scorso 15 gennaio è arrivata l'approvazione anche del ministero dello Sviluppo economico. In questi giorni sono cominciati gli interventi preliminari propedeutici all'opera. Il deposito è stato assegnato a Venice Lng (gruppo Decal) e richiederà un investimento di 100 milioni di euro, di cui 18,5 milioni di fondi europei. Oltre all'accosto per le navi gassiere che riforniranno il deposito ci sarà posto anche per le bettoline della società Panfido, al servizio dei rifornimenti di navi a gas nei porti di Venezia e Chioggia. Doppio intoppo a Livorno Una cozza blocca il progetto della nuova Darsena Europa di Livorno. Secondo quanto risulta al Tirreno, l'Istituto superiore di sanità, dopo il ritrovamento di benzopirene oltre la soglia consentita in uno dei sei cestelli di cozze che monitorano lo stato di inquinamento dell'acqua intorno alla darsena, ha bloccato la deperimetrazione della zona come area Sin. Senza deperimetrazione non si potrà procedere al dragaggio e questo a sua volta impedirebbe la convocazione della conferenza dei servizi. Di fatto, sarebbe uno stop al bando per l'assegnazione della Darsena, il cui iter era in fase di avvio. Questo non è l'unico intoppo per l'Authority: nei giorni scorsi il Tar ha sospeso l'assegnazione dei bacini di carenaggio di Livorno a Azimut Benetti, in attesa della sentenza di merito dopo il ricorso presentato lo scorso 4 gennaio da Jobson. Superstrada Vado, il bando La Provincia di Savona ha assegnato l'appalto per la realizzazione dell'adeguamento della strada di scorrimento veloce che collega il porto di Vado alla rete esterna. Il valore degli interventi è di 11,1 milioni di euro, già stanziati dall'Autorità di sistema. Il progetto prevede la revisione della superstrada costruita negli anni 1970 e oggi considerata pericolosa. I lavori dureranno 20 mesi. L'opera è l'unico collegamento fra il porto e lo svincolo autostradale di Savona-Vado, in attesa che si completi il nuovo casello di Bossarino sulla A10, il cui iter è in ritardo, con la gara che deve partire entro quest'anno e i lavori che dureranno tre anni. Musolino scrive al Mims Il presidente dell'Adsp del mar Tirreno centro-settentrionale, Pino Musolino, ha scritto al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini, per chiedere che Civitavecchia diventi porto core dell'Unione europea: «È incredibile - afferma Musolino - che nei sedici sistemi portuali italiani l'unico che non abbia il riconoscimento di porto core sia il sistema portuale della Capitale». Il riconoscimento è considerato necessario per poter usufruire fino in fondo delle occasioni fornite dai finanziamenti europei. Brindisi, sì alla vasca Il ministero per i Beni e le Attività culturali ha approvato il nuovo progetto per la vasca di colmata tra Costa Morena Est e il pontile Polimeri, opera necessaria a realizzare i dragaggi in porto e a realizzare nuovi banchinamenti. Il progetto era stato modificato su richiesta della Soprintendenza archeologica. La modifica riguarda una riduzione del volume e della superficie da 167 mila a 144 mila metri quadrati. La destinazione d'uso della nuova area potrebbe essere cantieristica nautica di lusso o terminal commerciale. Trieste, patto per il porto Asp dell'Adriatico orientale, Regione Friuli Venezia Giulia e Comune di Trieste hanno firmato l'accordo di programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto vecchio di Trieste e dei suoi magazzini. Le parti si sono impegnate a costituire un consorzio, Ursus, entro 30 giorni dalla pubblicazione dell'accordo sul Bollettino ufficiale regionale. L'area sarà interessata da





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le criticità della grande opera

Zincone: «Per il Mose situazione difficile Ritardi e inerzia hanno contribuito»

Il Provveditore conferma l'allarme corrosione lanciato dalla "Nuova". «Difficile la conclusione dei lavori per il 31 dicembre»

ALBERTO VITUCCI

«Il Mose non è finito. Presumibilmente non lo sarà nemmeno per il 31 dicembre, data fissata per la conclusione dei lavori. Intanto funziona per le emergenze, accontentiamoci delle cose belle...». Il provveditore alle Opere pubbliche **Cinzia Zincone** conferma l'allarme lanciato dalla Nuova. La situazione della manutenzione è drammatica. Molte criticità non sono ancora state risolte a cinque anni dai primi rapporti tecnici che le segnalavano. «Sì confermo, la situazione è preoccupante.

Molte di queste criticità sono state segnalate da tempo, lo avevamo scritto anche alla Corte dei Conti».

Inascoltati gli allarmi lanciati dagli esperti. Un blocco delle attività che si è aggravato nell'ultimo anno di commissariamento. Proprio quando si sono intensificate le inaugurazioni e i test della grande opera. Portando alle dimissioni polemiche dell'esperta Susanna Ramundo.

«La situazione era chiara da tempo», ricorda **Zincone**, «ce l'aveva segnalata il professor Paolucci, poi le sue denunce avevano trovato conferma». Ma non è successo nulla. Lo stato della corrosione si è aggravato. Dalle immagini pubblicate sulla Nuova Venezia qualche giorno fa si capisce come alla corrosione delle cerniere, alle infiltrazioni nelle gallerie subacquee e al degrado dei materiali non sia stato posto rimedio.

«I ritardi e l'inerzia hanno sicuramente contribuito all'attuale situazione di corrosione», continua **Zincone**.

Che sottolinea anche la situazione di «inadempienza contrattuale» da parte del concessionario Consorzio Venezia Nuova. «Le scadenze contrattuali non sono state rispettate», dice, «molte sono state prorogate anche non c'è alcun atto che lo dica. Presumibilmente la scadenza di fine anno non potrà essere rispettata». Per farlo, oltre ai test e alle inaugurazioni - un'altra in grande stile è già stata annunciata dalla commissaria Spitz per l'estate, in occasione della visita del G20, occorrerebbe un piano straordinario della manutenzione.

Qualche centinaio di milioni di euro, a cui vanno aggiunti almeno 120 per la manutenzione annuale delle paratoie.

Ma prima occorre rimuovere le criticità». Un'azione sottovalutata dai commissari, che hanno puntato più a concludere l'opera. La sabbia nei cassoni di Treporti c'è ancora, così come la corrosione negli elementi femmina delle cerniere, l'elemento più delicato del sistema Mose. Ferma da mesi la gara bandita nel 2019 con 34 milioni di euro per trovare soluzioni diverse e materiali più resistenti alla corrosione. Tutto fermo, anche se da un anno e quattro mesi è stato nominato il commissario "Sblocca cantieri". Problemi di denaro? «Non solo, ma anche», conclude **Zincone**, «la soluzione adesso sarebbe utilizzare i fondi disponibili, 530 milioni di euro, non soltanto per salvare il concessionario, ma anche per porre mano a una situazione che sta peggiorando». Il salvataggio del Consorzio e dei suoi 150 dipendenti sono adesso la priorità del commissario liquidatore Massimo Miani, che dovrà sciogliere il Consorzio e passarne le proprietà i dipendenti alla nuova Agenzia per la laguna. Non prima però di avere concluso l'opera, come recita il decreto di nomina. Ma il Consorzio è in crisi di liquidità, vicino al fallimento. E i 530 milioni che saranno presto



disponibili derivanti dai minori interessi sui mutui passati della Bei, fanno gola. Ma sono anche necessari a salvare il Mose e ad avviare gli altri interventi di compensazione in laguna.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Partita aperta.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la manifestazione del settembre 2017

Fumogeni e proteste costano 14 mila euro Super multa agli attivisti No Grandi Navi

La notifica della Capitaneria arrivata tre anni e mezzo dopo, già partita una colletta per poter sostenere le spese legali

A.V.VERA MANTENGOLI

Vera Mantengoli Una multa salatissima di 14 mila euro è arrivata qualche giorno fa dalla Capitaneria di **Porto** a sette attivisti del Comitato No Grandi Navi per la manifestazione del 24 settembre 2017. La contestazione in acqua, con lancio di fumogeni sotto un diluvio nel canale della Giudecca, era avvenuta dopo una giornata di interventi e musica sulla chiatte alle Zattere con cantautori del calibro di Stefano Bellotti detto Cisco, voce storica dei Modena City Ramblers, che ha già dato il suo appoggio al movimento.

Oggi il Comitato lancerà infatti una raccolta crowdfunding per chiedere un aiuto a tutti i sostenitori della decennale causa per dire no al passaggio dei giganti del mare.

Quel giorno tre grandi navi avevano ritardato la partenza, rimanendo in Marittima fino alle 21 per poi iniziare a uscire una alla volta quando era già buio. A quel punto una piccola flotta di attivisti si era avvicinata alla prima, la Msc Musica, lanciando fumogeni tra le onde, circondati dalle imbarcazioni delle forze dell'ordine.

Sembrerebbe questa l'azione contestata dall'ingiunzione arrivata dopo quattro anni per aver «intralciato il regolare e sicuro svolgimento della navigazione all'interno del canale della Giudecca, violazione consumata nonostante gli espressi ordini di alt'imposti da equipaggi delle forze dell'ordine, provocando un sinistro ai danni di un'imbarcazione della Polizia di Stato». Lo stesso documento è stato inviato con la stessa accusa a tutte le sette persone che risultavano aver noleggiato una barca.

«È un attacco voluto e diretto al Comitato, arrivato quattro anni dopo in un periodo in cui molti lavoratori sono precari. Inoltre non ci è arrivata nessuna notifica ed è per questo che ci impongono di pagare entro 30 giorni» tuona Tommaso Cacciari, anche lui tra i sette considerati responsabili con Matteo Beacco, Alessandro Dus, Claudio Rossetto, Tommaso Sartori, Giulio Grillo e Pasquale Ambrosio. «La Questura sapeva benissimo che saremmo andati a contestare al passaggio delle grandi navi, come abbiamo sempre fatto.

Inoltre quel giorno non è proprio successo nulla e ci stupisce poi che a tutti e sette sia arrivata l'accusa di essere andati contro una barca della polizia». L'ingiunzione, già impugnata dagli avvocati Maria Salzer e Angelo Pozzan, gli stessi che hanno vinto il ricorso per i tuffi della prima manifestazione nel 2012, scaden a fine mese.

Intanto ieri Cisco, 52 anni, ha dato il suo appoggio al movimento.

«Mi ricordo benissimo di quel concerto, organizzato in modo impeccabile, e di quei ragazzi gentili e disponibili» racconta «Si capiva che lo facevano per il bene della loro città e io ammiro chi porta avanti una battaglia per il bene comune e civile, soprattutto quando, come nel loro caso, non c'è fine di lucro. Quando non si commette violenza non bisogna farsi intimidire. Se ci sarà una raccolta fondi la promuoverò».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Venezia, terminal 103 diventa centro vaccini

Venezia. Venezia Terminal Passeggeri ha messo a disposizione gratuitamente gli spazi del Terminal 103 del porto crociere di Marittima dove da oggi è operativo un centro vaccinazioni inizialmente dedicato alla campagna vaccinale del personale delle forze dell'ordine e degli operatori del soccorso. L'iniziativa fa seguito alla raccolta fondi da 1,3 milioni di euro provenienti dall'emergenza creata dall'alluvione di novembre 2019, nonché della messa a disposizione del Park 5 per i pendolari con l'obiettivo di alleviare il trasporto pubblico locale. Il nuovo hub, che si estende su una superficie di circa 4 mila metri quadri, permetterà di somministrare in pochi giorni le dosi di vaccino disponibili per oltre 4 mila operatori delle Forze dell'Ordine della Provincia di Venezia. L'organizzazione logistica e l'allestimento dei locali è stata possibile grazie alla collaborazione tra Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Questura di Venezia, Protezione Civile, Polizia Locale del Comune di Venezia, Guardia di Finanza, Carabinieri, Vigili del Fuoco e Venezia Terminal Passeggeri. L'attività, coordinata dal team sanitario della Questura, seguirà un percorso graduale e compatibile con la disponibilità delle dosi. Si partirà sin da subito con la disponibilità di sei postazioni per l'accoglienza e di altrettante postazioni per l'esecuzione delle vaccinazioni, attive dalle 9 alle 17 nei giorni feriali. Si i medici che gli infermieri sono quelli delle forze dell'ordine.



Venezia, nel Terminal 103 la campagna vaccinazione delle Forze dell'Ordine

Il Terminal 103 di Marittima - in concessione a Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. - partecipa alla campagna di vaccinazione della Città e al suo territorio, iniziata con la somministrazione del vaccino per operatori delle Forze dell'Ordine e del Soccorso.

VENEZIA - Gli spazi del Terminal 103 del Porto Crociere Marittima hanno aperto per le vaccinazioni del personale delle forze dell'ordine e degli operatori del soccorso. Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. partecipa alla campagna di vaccinazione della Città e al suo territorio locale mettendo a disposizione questi spazi. Il direttore generale di Venezia Terminal Passeggeri Galliano Di Marco ha dichiarato ha specificato: "Malgrado la chiusura prolungata della Società dovuta alla Pandemia che ha visto tutti i nostri dipendenti in cassa integrazione da marzo scorso e tutto l'indotto crocieristico costituito da circa 4 mila persone patire una situazione di sofferenza senza precedenti, siamo orgogliosi di poter contribuire alla campagna vaccinale delle forze dell'ordine del nostro territorio, un importante tassello nella battaglia contro il proliferare della pandemia" prosegue - "A tale fine non solo le strutture ma anche il personale della Società sono a disposizione dell'iniziativa promossa dalla Prefettura, dalla Questura e dal Comune di Venezia. Grazie alla positiva collaborazione con le istituzioni, in pochi giorni siamo riusciti ad allestire un hub sicuro, efficiente e logisticamente adeguato che permetterà al personale di Pubblica Sicurezza, dei Vigili del Fuoco e di altri Enti di essere tra le prime categorie protette a ricevere la prima dose. Mi preme inoltre ringraziare il personale di VTP, che ha lavorato giorno e notte per riuscire a garantire che i locali fossero pronti nel più breve tempo possibile. E' una iniziativa che fa seguito alla raccolta fondi - 1,3 milioni di euro - gestita per l'emergenza creata dall'alluvione di Novembre 2019, nonché della messa a disposizione del Park 5 per i pendolari con l'obiettivo di alleviare il trasporto pubblico locale in ottica di contenimento del Covid-19. Il nuovo hub che si estende su una superficie di circa 4.000 mq - permetterà di somministrare in pochi giorni le dosi di vaccino disponibili per oltre 4.000 Operatori delle Forze dell'Ordine della Provincia di Venezia. L'organizzazione logistica e l'allestimento dei locali è stata possibile grazie alla collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Questura di Venezia, Protezione Civile e Polizia Locale del Comune di Venezia, Guardia di Finanza, Carabinieri, Vigili del Fuoco, e Venezia Terminal Passeggeri. L'attività, coordinata dal team sanitario della Questura, seguirà un percorso graduale e compatibile con la disponibilità delle dosi: si partirà sin da subito con la disponibilità di sei postazioni per l'accoglienza e di altrettante postazioni per l'esecuzione delle vaccinazioni, attive dalle 9 alle 17 nei giorni feriali. Saranno impegnati numerosi team di vaccinazione costituiti da medici ed infermieri appartenenti anch'essi alle forze dell'ordine e che offriranno altresì un supporto concreto sul fronte dell'assistenza anche dopo la somministrazione. Ingenti le misure predisposte per garantire la sicurezza di tutto il personale e di coloro che riceveranno il vaccino: durante tutto il periodo di attività sarà presente un presidio fisso della Protezione civile e un'ambulanza con personale sanitario dedicato e pronto ad ogni evenienza. Le aree dedicate alla vaccinazione saranno poi sottoposte a procedure di pulizia e sanificazione quotidiana. La riapertura del nostro terminal in questo contesto così complesso vuole essere un segnale positivo per i nostri lavoratori e per il territorio: da un lato la conferma della sinergia tra porto e città e dall'altra l'attesa per una nuova normalità con il ritorno delle crociere previsto per la seconda metà del 2021 anche con le modalità indicate dall'ultimo Comitato, ha concluso Fabrizio Spagna Presidente di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.



Venezia Terminal Passeggeri diventa hub vaccinale

Nella prima fase destinato alla somministrazione alle forze dell'ordine

Redazione

VENEZIA Gli spazi del Venezia Terminal Passeggeri Spa si trasformano in hub vaccinale dedicato nella prima fase alle vaccinazioni del personale delle forze dell'ordine e degli operatori del soccorso. Gli spazi messi a disposizione sono quelli del Terminal 103 del Porto Crociere di Marittima. Malgrado la chiusura prolungata della società dovuta alla pandemia che ha visto tutti i nostri dipendenti in cassa integrazione da Marzo scorso e tutto l'indotto crocieristico costituito da circa 4.000 persone patire una situazione di sofferenza senza precedenti, siamo orgogliosi di poter contribuire alla campagna vaccinale delle forze dell'ordine del nostro territorio, un importante tassello nella battaglia contro il proliferare della pandemia ha dichiarato il direttore generale di Venezia Terminal Passeggeri Galliano Di Marco. La società oltre agli spazi ha messo a disposizione il personale per questa iniziativa promossa dalla Prefettura, dalla Questura e dal Comune di Venezia. Grazie alla positiva collaborazione con le istituzioni, in pochi giorni siamo riusciti ad allestire un hub sicuro, efficiente e logisticamente adeguato che permetterà al personale di Pubblica Sicurezza, dei Vigili del Fuoco e di altri Enti di essere tra le prime categorie protette a ricevere la prima dose. Mi preme inoltre ringraziare il personale di VTP, che ha lavorato giorno e notte per riuscire a garantire che i locali fossero pronti nel più breve tempo possibile. Negli spazi, circa 4.000 metri quadri, saranno somministrate in pochi giorni le dosi di vaccino disponibili per oltre 4.000 persone. L'organizzazione logistica e l'allestimento dei locali è stata possibile grazie alla collaborazione tra Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Questura di Venezia, Protezione Civile e Polizia Locale del Comune di Venezia, Guardia di Finanza, Carabinieri, Vigili del Fuoco, e Venezia Terminal Passeggeri. L'attività, coordinata dal team sanitario della Questura, seguirà un percorso graduale e compatibile con la disponibilità delle dosi: si partirà sin da subito con la disponibilità di sei postazioni per l'accoglienza e di altrettante postazioni per l'esecuzione delle vaccinazioni, attive dalle 9 alle 17 nei giorni feriali. Saranno impegnati numerosi team di vaccinazione costituiti da medici ed infermieri appartenenti anch'essi alle forze dell'ordine e che offriranno altresì un supporto concreto sul fronte dell'assistenza anche dopo la somministrazione. La riapertura del nostro terminal in questo contesto così complesso vuole essere un segnale positivo per i nostri lavoratori e per il territorio: da un lato la conferma della sinergia tra porto e città e dall'altra l'attesa per una nuova normalità con il ritorno delle crociere previsto per la seconda metà del 2021 anche con le modalità indicate dall'ultimo Comitato, ha concluso Fabrizio Spagna presidente di Venezia Terminal Passeggeri Spa.



CS | I trasporti nel Nordest nell' anno della pandemia: crollo del traffico passeggeri, la ripresa dei flussi sarà lenta e incerta

COMUNICATO STAMPA | Venezia, 9 marzo 2021 Il mondo è stato trasformato dall' emergenza Covid. Tra i settori più colpiti, da un contesto di caos ed incertezza, ci sono la logistica e i trasporti che si sono trovati a dover fronteggiare una situazione quasi del tutto sconosciuta. Nel 2020 gli effetti delle misure restrittive introdotte per contenere la diffusione del Covid hanno prodotto una caduta dell' attività industriale, commerciale e turistica unica nella storia, intaccando pesantemente la domanda di spostamenti di passeggeri e merci. Le attività nei centri logistici hanno subito modifiche e variazioni portando ad un miglioramento delle procedure di sicurezza, ma aggravando i costi degli operatori della logistica e delle spedizioni. Nell' ambito delle attività dell' Osservatorio sui trasporti, le infrastrutture e la logistica del Nordest (TRAIL Nordest trail.unioncamereveneto.it), Unioncamere del Veneto fornisce una fotografia sui flussi di traffico dell' anno appena concluso: tutte le modalità di trasporto mostrano cifre in rosso , anche se con valori diversi. Il crollo del traffico passeggeri va da un terzo della mobilità autostradale a tre quarti per il **mare** e l' aereo. Diverso il quadro delle merci, le cui variazioni negative risultano più contenute, sebbene eccezionali. In particolare, nel 2020 in Veneto si evidenzia una rete autostradale con una marcata contrazione del traffico leggero più di quello pesante, i porti hanno accusato un quasi azzeramento dei passeggeri e un calo dei volumi di merce movimentata, il settore container invece ha risentito meno della crisi, gli aeroporti hanno accusato la perdita dei passeggeri internazionali, mentre gli interporti hanno visto un calo contenuto dell' attività. " I dati che abbiamo registrato - spiega Pozza - sono preoccupanti poiché in alcuni nodi infrastrutturali il traffico è tornato ai livelli di 25 anni fa. La ripresa dei flussi di passeggeri e merci sarà lenta e dipenderà molto dalle politiche sanitarie del nuovo Governo, nonché dall' incidenza di altri fattori quali il lavoro da remoto, la didattica a distanza e l' e-commerce. Inoltre, è emersa una certa diffidenza nell' utilizzare le modalità di trasporto collettive rispetto agli spostamenti individuali su strada, poiché considerate meno "sicure", nonostante l' attuazione delle linee guida anti-contagio. Dobbiamo essere pronti - riferisce Pozza - a fronteggiare queste nuove tendenze. Il **Sistema**

Camerale con la collaborazione di Uniontrasporti sta analizzando gli impatti sull' economia delle opere infrastrutturali ferme o in attesa di realizzazione. Auspichiamo inoltre il veloce avvio dei cantieri in aree già oggetto di evidenti criticità soprattutto nel Bellunese (S.S. 51 Alemagna) e nel tratto autostradale a due corsie di marcia dell' Autostrada A4 tra S. Donà di Piave e Portogruaro, oltre al superamento delle limitazioni alla circolazione sull' asse del Brennero ". "Nelle scorse settimane abbiamo avuto un incontro molto proficuo con il presidente di Autovie Venete Maurizio Paniz nel corso del quale abbiamo condiviso priorità e criticità. Vi è stata una totale sinergia di vedute e la volontà di continuare sulla strada del dialogo e del confronto con l' obiettivo di portare sul territorio risorse e migliorare le nostre autostrade anche dal punto vista della sicurezza stradale. In particolare abbiamo affrontato il tema dell' allargamento della terza corsia e la creazione di altri svincoli come, per esempio, il casello di San Michele al Tagliamento che permetterebbe di alleggerire la viabilità del territorio e soprattutto garantire ai 6 milioni di turisti che vengono nel litorale di arrivare rapidamente nelle località scelte senza finire intasati nel traffico. Serve da parte del Governo un' attenzione particolare sui nodi autostradali del Nordest e un cronoprogramma degli investimenti e dei finanziamenti in grado di assicurare le opere in tempi certi non dimenticando che abbiamo alle porte le Olimpiadi di Cortina e che". Per quanto



riguarda il traffico autostradale , i dati relativi al 2020 non sono ancora disponibili, tuttavia si presume



Veneto News

Venezia

un drastico calo dei flussi, soprattutto di mezzi leggeri in tutta la rete monitorata. Solo nei primi sei mesi del 2020 nella rete autostradale italiana il traffico leggero è diminuito marcatamente del 43,2%, più di quello di pesante (-20,8%). Il Covid ha condizionato notevolmente anche gli equilibri del commercio marittimo mondiale ma il mare rimane protagonista degli scambi commerciali e rappresenta il principale veicolo dello sviluppo del commercio internazionale. I principali porti dell'Alto Adriatico (Venezia e Trieste), sebbene abbiano mantenuto l'operatività durante tutto il periodo di emergenza sanitaria, hanno accusato un calo dei volumi di merce movimentata, mentre il settore container ha risentito meno della crisi. In particolare, il porto di Venezia nel 2020 ha perso complessivamente 2,5 milioni di tonnellate (-10,3%), ma al netto del carbone, che sconta decisioni afferenti al graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale, la flessione dei traffici del porto veneziano risulta del -6,3%. Il calo del settore container (oltre 64 mila TEU persi, -10,8%) è motivato in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva anche attraverso un incremento del blank sailing riconducibile all'andamento economico connesso all'emergenza sanitaria e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera. I servizi feeder attivi presso il porto di Venezia hanno permesso di limitare la perdita di tale traffico connesse all'operatività della linea diretta con il Far East. In drastico calo il traffico passeggeri dei traghetti (-76%), mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo nel 2020 (-99,6%) con solo 5.600 passeggeri rispetto agli oltre 1,6 milioni dell'anno precedente. Il porto di Trieste ha invece perso complessivamente 7,8 milioni di tonnellate (-12,7%) rispetto al 2019, calo ascrivibile alla performance negativa delle rinfuse liquide (in particolare del petrolio per il crollo della domanda iniziata con il Covid), ma ha registrato una sostanziale tenuta dei container con un -2%. Con lo scoppio della pandemia, il traffico aereo ha registrato un radicale calo rispetto al 2019. Il calo ha riguardato il numero di passeggeri trasportati, ma anche i movimenti totali e i voli cargo adibiti al trasporto merci. Si pensi che il Polo aeroportuale del Nord Est (Venezia, Treviso, Verona e Brescia) ha chiuso il 2020 con un calo complessivo dei passeggeri del -76,8% rispetto all'anno precedente, risentendo soprattutto della diminuzione della componente internazionale. Il settore cargo ha registrato invece una flessione più contenuta (-15,4%), grazie all'attività di spedizionieri e corrieri. Nello specifico nel 2020 l'aeroporto di Venezia ha perso il -75,8% dei passeggeri e il -63,9% dei movimenti aerei su base annua. Meno drammatico il settore delle merci con un calo del -36%. L'aeroporto di Treviso ha perso -85,8% dei passeggeri e il -82,3% dei movimenti aerei. I voli commerciali hanno operato fino a circa metà marzo. Lo scalo di Verona, che è rimasto chiuso durante il lockdown dal 13 marzo al 15 giugno, ha perso il -71,4% dei passeggeri e il -64,8% dei movimenti aerei. Anche il settore delle merci ha registrato un calo significativo (-77,6%). Con un'inversione storica, il primo mercato dello scalo è stato quello domestico, che ha pesato per il 59% sul traffico totale, a fronte di un 37% nel 2019. Infine, l'aeroporto di Brescia ha confermato la sua vocazione di scalo cargo, gestendo complessivamente oltre 39 mila tonnellate di merce, con una crescita del +28% rispetto al 2019, determinata in particolare da un potenziamento dell'attività di DHL e Poste Italiane, conseguente anche alla capillare intensificazione del commercio online. Nel 2020 gli interporti hanno pagato il lockdown, ma avendo garantito il servizio operativo in maniera continuativa, è stato possibile contenere il calo dell'attività. Nonostante la pandemia, nel 2020 nell'interporto di Verona il Covid ha inciso, ma con una decrescita limitata ad un -9% rispetto al 2019. Anche l'interporto di Padova ha garantito continuità di servizio anche nei momenti più difficili dell'emergenza e è risultata particolarmente significativa la crescita dei TEU movimentati, che sale del +13,7% rispetto al 2019. "Le sfide da affrontare per il futuro sono e saranno, quindi, numerose e complesse - conclude il Presidente Pozza. Occorre ripartire da alcuni punti fermi: attuare una spinta alla digitalizzazione dei processi logistici,

ridurre drasticamente la burocrazia che rallenta gli investimenti infrastrutturali e lavorare sul rafforzamento dei nodi infrastrutturali in chiave di attrazione di investimenti manifatturieri. Inoltre, studi ed indagini statistiche recenti dimostrano come l'emergenza sanitaria abbia modificato e modificherà le abitudini, l'organizzazione



Veneto News

Venezia

del lavoro, la mobilità di merci e passeggeri, i processi produttivi delle imprese e delle attività. È uno scenario inedito e non programmato ma che il **sistema** camerale del Veneto è pronto ad affrontare con progetti, risorse e soluzioni innovative ed eccezionali. Per questo dobbiamo essere molto accorti, sostenendo a dovere i settori colpiti dalla crisi, ripensando strutturalmente le cose che non vanno e ripartendo più forti di prima". (Unioncamere del Veneto) Please follow and like us.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

discussione in commissione consiliare a savona

Depositi di bitume, il progetto nel porto non è tramontato

La società Bit aspetta ancora la valutazione della Regione Arecco: «Parere negativo a futuri insediamenti petroliferi»

SILVIA CAMPESE

Si torna a parlare di bitume, a Savona. È successo ieri, in Commissione consiliare, a Savona. Nell'ambito delle osservazioni al Documento di programmazione strategica di Sistema, la minoranza ha chiesto delucidazioni sui possibili insediamenti, nel porto di Savona-Vado, di impianti di carattere petrolifero e derivati. Anche perché è proprio nel documento allo studio, propedeutico alla stesura del futuro piano regolatore del porto, che è fondamentale chiarire i veti urbanistici sul territorio savonese.

E quello del bitume è un tema molto sentito in città.

Era il 2015 quando a Savona scoppiò il "caso" del deposito, che avrebbe dovuto essere collocato proprio nel porto della città della Torretta.

Di fatto, la partita non si è mai chiusa ufficialmente.

Massimo Perboni, il nuovo presidente di Bit, la società che aveva presentato il progetto, tecnicamente, sta ancora attendendo la valutazione tecnica sull'impatto odorifero dell'impianto da parte della Regione. La richiesta risale al 2018: nel frattempo, il porto di Savona è stato danneggiato dalla successiva mareggiata e sono divenuti prioritari gli interventi di sistemazione delle banchine. In questo senso una posizione forte nel Documento strategico risulta quanto mai fondamentale.

«Nella delibera del Comune - ha detto il vicesindaco, Massimo Arecco - abbiamo specificato il parere negativo alle eventuali, future previsioni di insediamento petroliferi, e sui derivati come il bitume, fermo restando che il Comune interverrà in tal senso nell'ambito della procedura di Vas, la valutazione ambientale strategica».

«Quello che ci preoccupa - ha detto Manuel Meles, Cinque Stelle - è che **Autorità portuale** liquidi il Comune rimandando qualsiasi eventuale dibattito al momento in cui si ponga la possibilità di avere sottomano un progetto per l'insediamento dei depositi. È vero che, in sede di Vas, il Comune potrà fare le sue osservazioni, ma l'iter, a quel punto, sarà già avanzato e il rischio che si arrivi alla collocazione di una struttura sarà assai maggiore. Avremmo voluto che il veto fosse più forte già all'interno del Documento strategico».

--



il piano era stato "congelato", ma mai cancellato

Porto, rispunta il progetto dell' impianto di bitume il Comune ribadisce il no

Si è tornato a parlare del deposito di bitume in porto nella prima commissione consiliare di ieri.

L' occasione è stata la pratica di approvazione del Documento di pianificazione strategica dell' **Autorità di sistema** che sarà alla base del prossimo piano regolatore portuale. Il progetto del deposito di bitume era stato sospeso nel 2016, dopo la sollevazione popolare dei savonesi, ma sarebbe ancora aperto. Il tutto era stato passato, in ultima battuta, ad un tavolo tecnico regionale.

«Il progetto risale al 2010 - spiega Massimo Perboni, presidente della Bit, la società che aveva presentato il progetto - e l' ultimo passaggio risale al 2017 quando era stato proposto un tavolo tecnico per studiare l' impatto dell' impianto dal punto di vista degli odori. Questo era l' aspetto ritenuto più impattante e abbiamo presentato lo studio di un consulente specializzato. Lo studio è stato portato ad un tavolo tecnico della Regione che si è concluso nel 2019. Da allora non abbiamo più avuto notizie. Siamo ancora in attesa che qualcuno ci dica qualcosa. Nel frattempo l' area dove sarebbe previsto l' impianto è stata distrutta dalla mareggiata e l' **Autorità di sistema** ci aveva comunicato la cosa e ha dato i tempi per la sistemazione.

Al momento comunque non sarebbe possibile utilizzare quell' area». Nell' osservazione al documento l' amministrazione Caprioglio ha ribadito il rifiuto di un impianto di bitume nel porto di Savona ma, come hanno fatto osservare le opposizioni, non potrà incidere sulle decisioni dell' **Autorità di sistema**. «Il Comune si dice contrario - spiega Manuel Meles dei 5Stelle - ma si attiene a quanto detto dall' **Autorità di sistema** e cioè che interverrà in sede di Vas, valutazione ambientale strategica. Questo significa che se l' **Autorità di sistema** decidesse di installare l' impianto di bitume l' unica osservazione che potrebbe fare il Comune è sulla dimensione degli impianti». e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

TRASPORTO MERCI

Logistica, i porti del Nord Italia congestionati dai Tir

Contship-Srm: il 90% dei collegamenti porto-azienda è su strada Il trasporto combinato (strada + ferrovia) è al 9% Genova leader tra gli scali

MARCO MORINO - Continua l'assedio dei Tir ai principali porti italiani. Il 90% dei collegamenti **porto/azienda** nella macroarea composta da Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna (insieme realizzano il 53% dell'interscambio italiano con l'estero) avviene su strada. Il trasporto combinato (strada + ferrovia), una modalità certamente più sostenibile e che il governo punta a promuovere anche con i fondi del Recovery plan, è relegato a un modesto 9 per cento. Il restante 1% è rappresentato dal trasporto ferroviario puro. Il rischio congestione è dietro l'angolo, con grave pregiudizio sia per la produzione sia per il sistema logistico, come i fatti accaduti la scorsa estate lungo le autostrade liguri, tormentate dai cantieri, dimostrano. Per quanto riguarda i porti preferiti dalle imprese esportatrici della macroarea, la scelta è netta: **Genova** rafforza ulteriormente il suo primato come **porto** più utilizzato dalle imprese; cresce Venezia mentre La Spezia è terzo in export.

I sostenitori dell'intermodalità, scorrendo le pagine dell'edizione 2021 del report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" presentato ieri in un webinar da Contship Italia in collaborazione con Srm (centro studi parte del Gruppo Intesa Sanpaolo), avranno compreso che c'è ancora molto da lavorare. L'indagine è stata condotta su un campione di 400 imprese manifatturiere che esportano/importano via mare tramite container. La maggior parte delle aziende utilizza mediamente non più di un container a settimana, sia in esportazione che in importazione. Per migliorare la qualità e l'efficienza dei corridoi logistici è necessario analizzare la modalità utilizzata per il collegamento tra porti e sistema industriale, ovvero, una volta che la merce è giunta al **porto**, come arriva nelle imprese (e viceversa).

Come già emerso nell'edizione 2020 dell'indagine, per coprire l'ultimo segmento della catena del trasporto, le imprese continuano a preferire le spedizioni su strada. In aggiunta a questo, le imprese nel 2020 sembrano aver ulteriormente ridotto l'utilizzo combinato del trasporto strada/ferrovia. La Lombardia è l'unica regione che ha visto un aumento nel numero di imprese che scelgono l'intermodalità per i propri trasporti (percentuale aumentata dal 10% al 15%). L'utilizzo dell'intermodalità si ferma invece al 5% in Emilia Romagna e all'8% in Veneto.

È chiaro che per spingere la leva dell'intermodalità sia necessario potenziare i collegamenti tra i porti e la rete ferroviaria nazionale, oggi ancora carenti, tranne poche eccezioni.

Inoltre occorre investire sulla qualità dell'offerta. Alle imprese che scelgono l'opzione intermodale è stato chiesto di specificare quali siano i principali tre fattori alla base della loro decisione. Dal sondaggio è emerso che oltre l'80% delle imprese hanno indicato come principali motivazioni: a) la convenienza del servizio, b) la sostenibilità e c) la frequenza del servizio. La sostenibilità è indicata da sempre più imprese come fattore determinante, a conferma di una crescente attenzione verso l'ambiente. Un segnale comunque positivo, per il futuro dell'intermodalità, da non trascurare.

Genova conferma e rafforza ulteriormente la sua posizione come **porto** più utilizzato dalle imprese manifatturiere



delle tre regioni campione.

È stato infatti chiesto alle aziende manifatturiere di indicare quali siano «i due porti principalmente utilizzati per esportare e per importare». Il porto di Genova è stato citato dall' 85% degli esportatori (l' 80% nel 2019) e dall' 88% degli importatori (era il 73% nel 2019). La Spezia e Venezia vengono citati tra i due porti preferiti rispettivamente dal 17% e dal 33% delle imprese (con il dato di Venezia in forte crescita rispetto al 2019, +19%). Da segnalare che il dato di Genova arriva



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

a sfiorare (e addirittura raggiungere nel caso dell' import) il 100% per le aziende localizzate in Lombardia. Buona la performance di Venezia anche in Emilia Romagna, alla quale si affiancano Ravenna e, in misura minore, La Spezia. Anche per le imprese emiliano romagnole, però, la scelta numero uno per l' import/export resta il porto di Genova.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Paita: "Infrastrutture l'elenco può raddoppiare il modello è il Terzo Valico"

La presidente della commissione Trasporti: "Lo schema dei lotti costruttivi è fondamentale l'Europa pronta a sostenerci ma chiede meno burocrazia e norme chiare. La diga sarà il banco di prova"

di Massimo Minella Avanti con diga, raddoppio ferroviario del Ponente e Pontremolese. Ma presto l'elenco delle grandi opere liguri potrebbe raddoppiare. A certificarlo, spiega Lella Paita, presidente della commissione Trasporti della Camera, sarà un nuovo Dpcm con l'elenco delle priorità individuate dal governo Draghi. «Lavoriamo a un nuovo elenco - spiega Paita al termine dei lavori della commissione che ha confermato le grandi opere scelte dal governo Conte - È stata una battaglia di Italia Viva, che si è poi tradotta in un elenco articolato di priorità, con un investimento complessivo di circa 30 miliardi di euro per 25 opere infrastrutturali.

Ora si sta ragionando su un raddoppio del finanziamento che dovrebbe portare anche a un raddoppio delle opere». Paita ha cominciato a discuterne con il nuovo ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile Enrico Giovannini e, spiega, presto potrebbero esserci segnali concreti in questa direzione. Ma per centrare davvero l'obiettivo è necessario individuare una strategia che consenta alle opere di partire senza più fermarsi. «Sì, con Giovannini ci siamo incontrati - risponde - Ci sono le condizioni per fare un lavoro importante. Ha una visione alta del tema del trasporto in chiave di sostenibilità, argomento fondamentale per il nostro territorio sostenuto anche dalla viceministra Teresa Bellanova, attenta ai temi della Liguria.

Dobbiamo però metterci subito al lavoro per risolvere l'interrogativo-chiave: come far partire le opere quando non sono completamente finanziate?». In effetti, spiega Paita, in passato infrastrutture fondamentali non si sono mai messe in movimento per mancanza di copertura totale. Così è stato per la Pontremolese, costo 3 miliardi, sempre in attesa di essere completata. «Se si pensa di realizzare solo quelle opere che possono essere messe a bilancio per l'importo complessivo, c'è il rischio di non farle partire mai - spiega Paita - Da qui l'esigenza di procedere per lotti funzionali, come li ha chiamati il ministro Giovannini.

Ne abbiamo parlato a lungo e gli ho ricordato l'esperienza del Terzo Valico, che dopo decenni di blocco si è messo in movimento grazie a finanziamenti annuali previsti in Finanziaria come lotti costruttivi.

Con una suddivisione razionale del costo, si può davvero far partire la costruzione di una infrastruttura portandola a compimento nel corso degli anni».

L'esempio della Pontremolese sembra essere calzante da questo punto di vista. L'opera non è mai arrivata a compimento non perché non sia coerente con il progetto delle reti Ten, ma perché non si è mai trovata la copertura per l'intero finanziamento. «Maurizio Lupi, da ministro, assegnò 150 milioni all'opera, ma poi quei soldi vennero defianziati perché mancava tutta la copertura rimanente di 1,350 miliardi.

Ecco perché è necessario cambiare strategia e procedere con la logica dei lotti costruttivi».

Il primo banco di prova può essere rappresentato dalla diga del porto di Genova, che dopo la scelta del progetto finale inizia ora il suo iter con l'obiettivo di essere pronto per il 2028. «La diga rappresenta in effetti una sorta di paradigma da questo punto di vista, non solo perché può procedere per lotti funzionali, ma anche perché si innesta su una visione green di sostenibilità ambientale, anche per la sua capacità futura di produrre energia da fonti rinnovabili (



moto ondoso, vento, sole n. d. r.) » . Resta però da vincere una sfida complessa, quella della complessità delle norme. «La semplificazione



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

delle regole rappresenta la chiave di volta per cambiare le cose - chiude Paita - Con procedure d'appalto rispettose delle norme, ma più snelle, si possono ad esempio fare i dragaggi nei porti. L'Europa è stata chiara: i 200 miliardi del Recovery arriveranno solo se si interverrà sulla semplificazione normativa legata alla Pubblica Amministrazione e alle regole degli appalti.

Rendere il sistema delle norme meno farraginoso è un obiettivo che l'Europa ci chiede di centrare. Non dobbiamo fallirlo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L' economia del mare

Porto, gennaio inizia in salita per merci e passeggeri

Scendono i container, precipitano i passeggeri. Ma nessuna sorpresa nel primo mese del 2021 all' ombra della Lanterna. A gennaio diminuisce il traffico delle merci e dei container e risulta quasi azzerato quello dei passeggeri. Il raffronto con l' inizio dell' anno precedente non lascia spazio a fraintendimenti. Il 2020, infatti, si era aperto con volumi in crescita, facendo ipotizzare una corsa sostenuta per tutto l' anno. Anche febbraio aveva registrato movimenti in aumento, prima che il Covid bloccasse tutto, rallentando il cammino della merce e di fatto cancellando quella dei passeggeri. Se si esclude la parentesi estiva, il 2020 è stato sempre contrassegnato dal segno meno. Non sorprende, quindi, che anche il 2021 sia iniziato con lo stesso andamento lento. Sarà sicuramente così anche per il dato di febbraio, prima di cominciare a vedere segnali di recupero, probabilmente da marzo. Nel dettaglio, gennaio 2021 nel porto di Genova fa registrare una flessione complessiva di circa mezzo milione di tonnellate di merce, un calo percentuale del 10,2 per cento, da 4,553 milioni a 4,070. In flessione, anche se più contenuta, anche la movimentazione dei container. Erano stati 218mila a gennaio 2020 e ora sono 207mila, con un calo del 4,9 per cento. Il segno più cupo arriva ancora una volta dai passeggeri, traghetti e ancor più crociere.

L' emergenza sanitaria ha di fatto fermato il movimento delle persone. In estate è ripartito il traffico dei traghetti e in misura minore quello delle crociere, ma i volumi sono sempre molto modesti.

A gennaio 2020, sui traghetti i passeggeri erano stati 63mila, mentre nello stesso periodo del 2021 sono passati a 36mila (meno 42 per cento). Le crociere, come si diceva prima, sono quasi del tutto azzerate, passando da 44mila a 1.300, con un calo del 97 per cento. Nel complesso, i 108mila passeggeri di gennaio 2020 sono diventati 38mila dodici mesi dopo, con un calo complessivo del 64 per cento.

- (mas.m.) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Porto di Genova, andamento dei traffici gennaio 2021

All' inizio del 2021, nonostante sia in corso la somministrazione dei vaccini anti Covid-19, l' emergenza sanitaria continua a rappresentare uno shock per l' economia mondiale e per le economie dell' Eurozona a causa della diffusione delle nuove varianti del virus. In questo contesto globale, l' economia cinese continua a sovraperformare: il governo ha riferito che il PIL reale del quarto trimestre del 2020 è aumentato del 6,5% rispetto all' anno precedente, la crescita trimestrale più elevata dal 2018 e le esportazioni a fine 2020 sono aumentate di 3,6 punti percentuali rispetto al 2019. A gennaio, nella zona euro, l' indice PMI dei servizi è sceso al 45,0 (dal 46,4 di dicembre), rappresentando un calo significativo dell' attività. Anche il PMI manifatturiero è diminuito passando dal 55,2 di dicembre al 54,7 di gennaio. IHS Markit ha osservato che una doppia recessione per l' economia dell' Eurozona sembra sempre più inevitabile poiché le ulteriori restrizioni hanno generato un ulteriore impatto sulle imprese. Per quanto concerne il commercio internazionale, dopo la fase di crisi del 2020, si stima che il 2021 possa essere l' anno della ripartenza, ma diversi sono gli ostacoli che possono complicare il percorso della ripresa, dall' andamento della pandemia all' evoluzione dei rapporti geopolitici. Nel quadro sinteticamente delineato, il traffico commerciale nei porti del sistema nel mese di gennaio 2021 ha fatto registrare una movimentazione complessiva pari a 5.029.731 tonnellate, -6,3% rispetto allo stesso mese del 2020 (pre-pandemia). Il traffico convenzionale si assesta poco al di sotto dei volumi di gennaio 2020 (1.045.252 tonnellate vs 1.084.638). Migliorano i traffici dry bulk (+6,1% rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente) mentre le rinfuse liquide chiudono il mese in netto calo (-14,9%). Il settore dei passeggeri manifesta nuovamente una situazione di criticità, registrando un -98,2% nel comparto delle crociere, a causa delle misure restrittive legate agli spostamenti sul territorio che hanno costretto le compagnie a interrompere l' operatività.

Agenti marittimi, il 10 marzo parte il corso della Capitaneria di porto di Genova

Già un centinaio le iscrizioni ricevute

Giovedì 10 marzo inizierà il primo corso per Agenti marittimi tenuto dal personale operativo della Capitaneria di **porto** di **Genova**. Fortemente voluto da Assagenti, il corso si pone due obiettivi principali: approfondire in maniera precisa e puntuale le pratiche operative e creare un clima di collaborazione e di interscambio professionale, nella convinzione che la formazione di alto livello sia un veicolo importante per elevare la qualità del lavoro delle aziende. Considerato l'alto numero di iscrizioni pervenute (circa un centinaio) il corso si terrà su piattaforma digitale, con lezioni a cadenza settimanale che termineranno nel prossimo mese di maggio.



Contship-Srm: quasi il 90% del manifatturiero di Lombardia, Veneto ed Emilia passa per Genova

Genova rafforza il suo primato come porto più utilizzato, in base a un'indagine svolta su un panel di 400 aziende manifatturiere. Porto della Spezia terzo in export

Genova conferma e rafforza ulteriormente la propria posizione come **porto** più utilizzato dalle imprese manifatturiere di Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. È quanto emerge dal report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori", realizzato da Contship Italia Group in partnership con Srm & Srm Services nell'ambito delle attività di ricerca dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica. I risultati dell'indagine, effettuata nel 2020 tra 400 imprese manifatturiere che esportano e importano via mare tramite container, sono stati illustrati oggi nell'ambito dell'evento online "Shipping Forwarding & Logistics meet Industry". Alle aziende interpellate è stato chiesto di indicare quali siano i due porti principalmente utilizzati per esportare e per importare. Il **porto** di **Genova** è stato citato dall'85% degli esportatori (l'80% nel 2019) e dall'88% degli importatori (era il 73% nel 2019). La Spezia e Venezia vengono citati tra i due porti preferiti rispettivamente dal 17% e dal 33% delle imprese (con il dato di Venezia in forte crescita rispetto al 2019, +19%). Da segnalare che il dato di **Genova** arriva a sfiorare (e addirittura raggiungere nel caso dell'import) il 100% per le aziende localizzate in Lombardia. Si attesta al 69% per l'export e al 79% per l'import in Veneto, mentre supera il 90% in export e sfiora l'80% in import nel caso delle aziende emiliane. Quindi, nonostante Venezia resti uno dei principali porti di riferimento per le aziende venete (rientra tra le preferenze del 54% degli intervistati in export e il 46% in import), **Genova** mantiene il primato di **porto** maggiormente utilizzato, anche in Veneto. In questa regione, numerose preferenze sono state assegnate anche a Trieste (primo o secondo **porto** preferito, per il 22% delle aziende venete in export e per il 15% in import). Buona la performance di Venezia anche in Emilia Romagna (il **porto** viene scelto da circa il 45% delle imprese, sia in export che in import), alla quale si affianca il dato relativo al **porto** di Ravenna (scelto dal 22% delle aziende in export e 27% in import) e della Spezia (18% in export e 21% in import). Il trasporto su strada resta la principale modalità di collegamento con i porti liguri: viene scelto dall'84% delle aziende lombarde che esportano dal **porto** di **Genova**, mentre il 16% sceglie il trasporto intermodale. Verso La Spezia il 47% delle merci lombarde viaggia su strada, mentre il 53% anche su ferro. Dal Veneto il 96% delle merci pronte a salpare da **Genova** o La Spezia sono arrivate in Liguria passando per le autostrade, lo stesso si può dire per i collegamenti dall'Emilia Romagna. Il report riserva infine uno spazio anche ai distretti industriali, focalizzandosi in particolare sul distretto industriale delle ceramiche di Modena e Reggio Emilia: similmente a quanto emerge dal campione di imprese emiliane, il totale delle imprese di questo distretto utilizza **Genova** come **porto** di partenza e circa la metà (46%) si serve del **porto** di Venezia. Inoltre, la percentuale di imprese che cita La Spezia tra i primi due porti utilizzati per l'export (27%) è superiore a quella emersa per il totale delle imprese emiliane (18%).

Genova conferma e rafforza ulteriormente la propria posizione come porto più utilizzato dalle imprese manifatturiere di Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

È quanto emerge dal report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori", realizzato da Contship Italia Group in partnership con Srm & Srm Services nell'ambito delle attività di ricerca dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica. I risultati dell'indagine, effettuata nel 2020 tra 400 imprese manifatturiere che esportano e importano via mare tramite container, sono stati illustrati oggi nell'ambito dell'evento online "Shipping Forwarding & Logistics meet Industry".

Alle aziende interpellate è stato chiesto di indicare quali siano i due porti principalmente utilizzati per esportare e per importare. Il **porto** di **Genova** è stato citato dall'85% degli esportatori (l'80% nel 2019) e dall'88% degli importatori (era il 73% nel 2019). La Spezia e Venezia vengono citati tra i due porti preferiti rispettivamente dal 17% e dal 33% delle imprese (con il dato di Venezia in forte crescita rispetto al 2019, +19%).

Da segnalare che il dato di **Genova** arriva a sfiorare (e addirittura raggiungere nel caso dell'import) il 100% per le aziende localizzate in Lombardia. Si attesta al 69% per l'export e al 79% per l'import in Veneto, mentre supera il 90% in export e sfiora l'80% in import nel caso delle aziende emiliane.

Quindi, nonostante Venezia resti uno dei principali porti di riferimento per le aziende venete (rientra tra le preferenze del 54% degli intervistati in export e il 46% in import), **Genova** mantiene il primato di **porto** maggiormente utilizzato, anche in Veneto. In questa regione, numerose preferenze sono state assegnate anche a Trieste (primo o secondo **porto** preferito, per il 22% delle aziende venete in export e per il 15% in import). Buona la performance di Venezia anche in Emilia Romagna (il **porto** viene scelto da circa il 45% delle imprese, sia in export che in import), alla quale si affianca il dato relativo al **porto** di Ravenna (scelto dal 22% delle aziende in export e 27% in import) e della Spezia (18% in export e 21% in import).

Il trasporto su strada resta la principale modalità di collegamento con i porti liguri: viene scelto dall'84% delle aziende lombarde che esportano dal **porto** di **Genova**, mentre il 16% sceglie il trasporto intermodale. Verso La Spezia il 47% delle merci lombarde viaggia su strada, mentre il 53% anche su ferro. Dal Veneto il 96% delle merci pronte a salpare da **Genova** o La Spezia sono arrivate in Liguria passando per le autostrade, lo stesso si può dire per i collegamenti dall'Emilia Romagna.

Il report riserva infine uno spazio anche ai distretti industriali, focalizzandosi in particolare sul distretto industriale delle ceramiche di Modena e Reggio Emilia: similmente a quanto emerge dal campione di imprese emiliane, il totale delle imprese di questo distretto utilizza **Genova** come **porto** di partenza e circa la metà (46%) si serve del **porto** di Venezia. Inoltre, la percentuale di imprese che cita La Spezia tra i primi due porti utilizzati per l'export (27%) è superiore a quella emersa per il totale delle imprese emiliane (18%).

Pubblicata l' edizione 2021 del report sull' efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l' import e l' export di merci containerizzate

L' analisi è stata realizzata dal gruppo Contship Italia in collaborazione con SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. Il gruppo Contship Italia ha pubblicato oggi la terza analisi sull' efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l' import e l' export di merci containerizzate che è stata realizzata in partnership con SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (centro di studi economici e ricerca parte del gruppo Intesa Sanpaolo) con l' obiettivo di fornire un set di dati aggiornato e preziosi spunti di riflessione agli operatori logistici e alle pubbliche istituzioni, al fine di aiutarli a comprendere e interpretare le aspettative e il livello di soddisfazione di caricatori e ricevitori, così come le opportunità disponibili per migliorare la performance dei principali corridoi logistici di riferimento. Il report sarà presentato in anteprima questo pomeriggio a partire dalle ore 14.00 nell' ambito dell' evento online "Shipping Forwarding & Logistics meet Industry". L' edizione 2021 del report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" continua a esplorare come il punto di origine e destinazione dei flussi commerciali, la disponibilità dei servizi marittimi e le infrastrutture logistiche determinino la scelta di corridoi specifici da parte delle 400 imprese manifatturiere italiane localizzate in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna - le tre principali regioni italiane per export, che rappresentano il 40% del prodotto interno lordo italiano e più del 50% del totale delle esportazioni del Paese. Il documento rileva che se nel 2019 queste tre regioni hanno totalizzato 478 miliardi di euro di import/export (corrispondenti al 53,2% dell' interscambio italiano con l' estero), dato piuttosto stabile rispetto al 2018 (+0,7%), per il 2020, in base ai dati del solo primo semestre, il commercio estero delle tre regioni potrebbe subire un calo di circa il -15%, effetto del rallentamento dell' economia globale come conseguenza dell' emergenza Covid-19. Nel dettaglio, la Lombardia copre il 29,1% (261 miliardi nel 2019) del commercio estero italiano, il Veneto il 12,6% (113 miliardi) e l' Emilia Romagna il 11,5% (104 miliardi). Relativamente ai porti attraverso cui transitano questi flussi commerciali, il rapporto evidenzia che lo scalo portuale di **Genova** conferma e rafforza ulteriormente la sua posizione come **porto** più utilizzato dalle imprese manifatturiere delle tre regioni campione. È stato infatti chiesto alle aziende manifatturiere di indicare quali siano "i due porti principalmente utilizzati per esportare e per importare." Il **porto** di **Genova** è stato citato dall' 85% degli esportatori (l' 80% nel 2019) e dall' 88% degli importatori (era il 73% nel 2019). La Spezia e Venezia vengono citati tra i due porti preferiti rispettivamente dal 17% e dal 33% delle imprese (con il dato di Venezia in forte crescita rispetto al 2019, +19%). Il documento sottolinea inoltre che il dato di **Genova** arriva a sfiorare (e addirittura raggiungere nel caso dell' import) il 100% per le aziende localizzate in Lombardia. Si attesta al 69% per l' export e al 79% per l' import in Veneto, mentre supera il 90% in export e sfiora l' 80% in import nel caso delle aziende emiliane. Quindi - rileva il report - nonostante Venezia resti uno dei principali porti di riferimento per le aziende venete (rientra tra le preferenze del 54% degli intervistati in export e il 46% in import), **Genova** mantiene il primato di **porto** maggiormente utilizzato, anche in Veneto. In questa regione, numerose preferenze sono state assegnate anche a Trieste (primo o secondo **porto** preferito, per il 22% delle aziende venete in export e per il 15% in import). Buona la performance di Venezia anche in Emilia Romagna (il **porto** viene scelto da circa il 45% delle imprese, sia in export che in import), alla quale si affianca il dato relativo al **porto** di Ravenna (scelto dal 22% delle aziende in export e 27% in import) e di La Spezia (18% in export e 21% in import).



Pubblicata l'edizione 2021 del report sull'efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l'import e l'export di merci containerizzate

L'analisi è stata realizzata dal gruppo Contship Italia in collaborazione con SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (centro di studi economici e ricerca parte del gruppo Intesa Sanpaolo) con l'obiettivo di fornire un set di dati aggiornato e preziosi spunti di riflessione agli operatori logistici e alle pubbliche istituzioni, al fine di aiutarli a comprendere e interpretare le aspettative e il livello di soddisfazione di caricatori e ricevitori, così come le opportunità disponibili per migliorare la performance dei principali corridoi logistici di riferimento. Il report sarà presentato in anteprima questo pomeriggio a partire dalle ore 14.00 nell'ambito dell'evento online "Shipping Forwarding & Logistics meet Industry".

L'edizione 2021 del report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" continua a esplorare come il punto di origine e destinazione dei flussi commerciali, la disponibilità dei servizi marittimi e le infrastrutture logistiche determinino la scelta di corridoi specifici da parte delle 400 imprese manifatturiere italiane localizzate in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna - le tre principali regioni italiane per export, che rappresentano il 40% del prodotto interno lordo italiano e più del 50% del totale delle esportazioni del Paese. Il documento rileva che se nel 2019 queste tre regioni hanno totalizzato 478 miliardi di euro di import/export (corrispondenti al 53,2% dell'interscambio italiano con l'estero), dato piuttosto stabile rispetto al 2018 (+0,7%), per il 2020, in base ai dati del solo primo semestre, il commercio estero delle tre regioni potrebbe subire un calo di circa il -15%, effetto del rallentamento dell'economia globale come conseguenza dell'emergenza Covid-19. Nel dettaglio, la Lombardia copre il 29,1% (261 miliardi nel 2019) del commercio estero italiano, il Veneto il 12,6% (113 miliardi) e l'Emilia Romagna il 11,5% (104 miliardi).

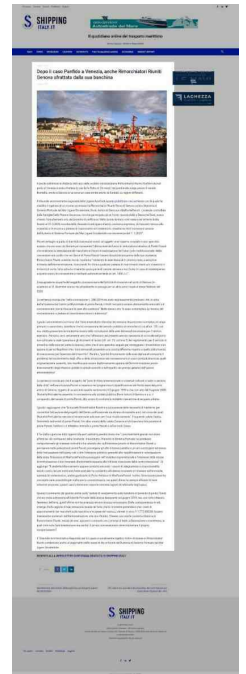
Relativamente ai porti attraverso cui transitano questi flussi commerciali, il rapporto evidenzia che lo scalo portuale di Genova conferma e rafforza ulteriormente la sua posizione come porto più utilizzato dalle imprese manifatturiere delle tre regioni campione. È stato infatti chiesto alle aziende manifatturiere di indicare quali siano "i due porti principalmente utilizzati per esportare e per importare." Il porto di Genova è stato citato dall'85% degli esportatori (l'80% nel 2019) e dall'88% degli importatori (era il 73% nel 2019). La Spezia e Venezia vengono citati tra i due porti preferiti rispettivamente dal 17% e dal 33% delle imprese (con il dato di Venezia in forte crescita rispetto al 2019, +19%). Il documento sottolinea inoltre che il dato di Genova arriva a sfiorare (e addirittura raggiungere nel caso dell'import) il 100% per le aziende localizzate in Lombardia.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Dopo il caso Panfido a Venezia, anche Rimorchiatori Riuniti Genova sfrattata dalla sua banchina

A poche settimane di distanza dal caso della società concessionaria Rimorchiatori Riuniti Panfido che nel porto di Venezia è stata sfrattata (e con lei la flotta di 25 mezzi) dal pontile che sorge presso il canale Brentella, anche a Genova si va verso un caso simile anche se fondato su ragioni differenti. Il tribunale amministrativo regionale della Liguria ha infatti appena pubblicato una sentenza con la quale ha stabilito il rigetto di un ricorso promosso da Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova contro l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Porto Antico di Genova e AltaPonteParodi. L'azienda controllata dalle famiglie Delle Piane e Gavarone, nonché partecipata da un fondo riconducibile a Deutsche Bank, aveva chiesto l'annullamento o la declaratoria di inefficacia della durata limitata a tre mesi e del termine finale fissato al 31.3.2020, nonché delle clausole di anticipato rilascio, risolutiva espressa, di mancato rinnovo alla scadenza e di rinuncia a pretese di risarcimento e/o indennizzo, inserite nei titoli concessori emessi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale con decorrenza dal 1° .1.2020. Più nel dettaglio si parla di due titoli concessori aventi ad oggetto aree coperte, scoperte e uno specchio acqueo che ora sono da liberare per consentire l'ultimazione dei lavori di cinturazione idraulica di Ponte Parodi che implicano la demolizione del manufatto e i lavori di realizzazione del futuro polo multifunzionale. Nelle concessioni era scritto che se i lavori di Ponte Parodi fossero dovuti iniziare prima della sua scadenza, Rimorchiatori Riuniti avrebbe dovuto trasferirsi rendendo le aree libere ed in pristino stato, a semplice richiesta dell'Amministrazione, rinunciando fin d'ora a qualsiasi pretesa di risarcimento danni e/o indennizzi o rimborsi di sorta, fatta salva la rimanente quota parte di canone versata e non fruita. In caso di inadempienza a quanto sopra, la concessione si risolverà automaticamente ex art. 1456 c.c.. L'impugnazione da parte del soggetto concessionario dell'attività di rimorchio nel porto di Genova (in scadenza al 31 dicembre scorso ma attualmente in proroga per un altro anno) risale al mese febbraio del 2020. La sentenza ricorda che nella concessione n. 288/2019 era stato espressamente precisato che, in vista dell'attuazione del Centro polifunzionale di ponte Parodi, il titolo non potrà essere ulteriormente rinnovato e il concessionario dovrà rilasciare le aree alla scadenza. Nello stesso atto è stata contemplata la rinuncia del concessionario a pretese di risarcimento danni o indennizzi. I giudici amministrativi scrivono che deve innanzitutto rilevarsi che nessuna disposizione normativa, di rango primario o secondario, stabilisce che la concessione del servizio pubblico di rimorchio di cui all'art. 101 cod. nav. debba presentare la medesima durata delle concessioni delle aree demaniali necessarie per il relativo esercizio. Pertanto, se è certamente vero che l'affidatario del predetto servizio necessita di un locale nel porto, ove collocare la sede operativa e gli strumenti di lavoro (cfr. art. 10, comma 5, del regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nel porto di Genova), oltre che di uno specchio acqueo per ormeggiare i rimorchiatori, non appare di per sé illegittimo che i titoli demaniali presentino una durata differente rispetto a quella della licenza di concessione per l'esercizio del rimorchio. Peraltro, poiché il mutamento delle aree demaniali comporta il problema del trasferimento degli uffici e delle attrezzature del concessionario in spazi portuali diversi da quelli originariamente assentiti, tale modifica può essere legittimamente operata dall'Amministrazione previo bilanciamento degli interessi pubblici e privati coinvolti e nel rispetto dei principi generali dell'azione amministrativa. La sentenza ricorda poi che il progetto del polo di rilievo internazionale a contenuti culturali e ludici a servizio della città nell'area di ponte Parodi si inserisce nel programma di riqualificazione del fronte mare del porto antico di Genova, oggetto di



Shipping Italy

Genova, Voltri

un accordo quadro sottoscritto il 2 giugno 1999 e che, con atto del 3 agosto 2000, l'Autorità Portuale ha assentito in concessione alla società pubblica Porto Antico di Genova s.p.a. il compendio demaniale di ponte Parodi, allo scopo di condurre la suddetta operazione di recupero urbano. I giudici aggiungono che la società Rimorchiatori Riuniti è a conoscenza della necessità di trasferirsi per consentire l'attuazione del progetto del Centro polifunzionale da almeno diciassette anni, nel corso dei quali l'Autorità Portuale ha cercato di trovare varie soluzioni per il suo ricollocamento. Fra queste calata Gadda, l'estremità sud-ovest di ponte Parodi, l'ex silos vinario della calata Darsena e/o la banchina lato ponente di ponte Parodi, l'edificio c.d. Metelino limitrofo a ponte Parodi e infine molo Giano. Il Tar della Liguria ha dato ragione alla port authority perché ritiene che i provvedimenti gravati non siano affetti dai vizi configurati dalla ricorrente. Innanzitutto, l'Autorità di Sistema Portuale ha ponderato compiutamente gli interessi coinvolti e ha valutato che, sull'interesse privato di Rimorchiatori Riuniti a permanere nella palazzina di ponte Parodi, prevalgano gli altri interessi pubblici e privati convergenti nel senso della realizzazione dell'opera, vale a dire l'interesse pubblico generale alla riqualificazione e valorizzazione della zona, l'interesse di AltaPonteParodi a proseguire nell'iniziativa imprenditoriale e l'interesse della stessa Amministrazione a non rimanere ulteriormente esposta alle richieste risarcitorie delle controinteressate. Oì aggiunge: Il predetto bilanciamento appare condotto secondo i canoni di adeguatezza e proporzionalità, tenuto conto che per molti anni l'ente portuale ha consentito all'odierna ricorrente di rimanere nell'immobile, subendo le contestazioni, anche giudiziarie, di Porto Antico e di AltaPonteParodi. Inoltre, l'Amministrazione ha concepito varie possibilità per riallocare la concessionaria, ma quest'ultima ha sempre rifiutato le varie soluzioni proposte, spesso senza nemmeno opporre concrete ragioni di inidoneità degli spazi. Severo il commento del giudice anche sulla ipotesi di insediamento sulla banchina di ponente di ponte Parodi che era stata sottoposta all'Autorità Portuale dalla stessa deducente nel giugno 2019, ma, una volta ottenuto l'assenso dell'ente, quest'ultima non ha avanzato alcuna istanza concessoria. Dalla corrispondenza in atti emerge che la ragione di tale omissione risiede nel fatto che la ricorrente pretendeva che i costi di approntamento dei manufatti sulla banchina e le spese del trasloco, stimati in circa 1.772.000,00, fossero interamente sostenuti dall'Amministrazione, che si è rifiutata. Ebbene, una simile condotta dilatoria di Rimorchiatori Riuniti, tenuta da anni, appare in contrasto con i principi di leale collaborazione e correttezza, ai quali (non solo l'amministrazione ma anche) il privato concessionario deve improntare il proprio comportamento. Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria in conclusione rigetta i motivi di ricorso di Rimorchiatori Riuniti condannata anche al pagamento delle spese di lite in favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Nervi tesi fra terminalisti e lavoratori portuali Le banchine di Genova si fermano per un giorno

GENOVA. Venerdì giornata di sciopero per il porto di Genova, che ha segnato la rottura della pace sociale sulle banchine dello scalo ligure. 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 fermi 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 30 anni nel porto di Genova ». Non sono bastati l'incontro dal prefetto e il confronto presso l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale a disinnescare lo sciopero, e per ora lo scontro rimane formalmente aperto, benché i regolari rapporti commerciali tra compagnia e terminalisti siano regolarmente in essere. Il nodo è appunto la lettera che i terminalisti genovesi di Confindustria hanno consegnato a mano a presidente e segretario generale dell'Adsp, Paolo Signorini e Marco Sanguineri, 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 otto 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 ob torto 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 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 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.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

il report di contship gruppo italiabanchine

Il porto spezzino è il terzo in Italia per efficienza e logistica

Lo studio riguarda i corridoi utilizzati per l'import-export e si riferisce alle imprese lombarde, venete ed emiliane. Fissate e approvate le tariffe per l'utilizzo dei beni demaniali

L.IV.LAURA IVANI

Laura Ivani / La Spezia La Spezia si conferma il terzo **porto** per le imprese localizzate in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. Sia per l'import sia per l'export. Le merci in container arrivano sempre di più in Liguria da tutto il nord Italia. Sul gradino più alto del podio c'è infatti il **porto** di Genova, che negli ultimi anni ha rafforzato ulteriormente il primato. Medaglia d'argento per il **porto** di Venezia, in crescita, punto di riferimento sull'Adriatico.

È quanto emerge dallo studio dedicato all'efficienza dei corridoi logistici utilizzati per import ed export di merci containerizzate pubblicato dal gruppo Contship Italia, insieme al centro di studi economici Srm del gruppo Intesa Sanpaolo.

Il report ha preso in esame origine e destinazione dei flussi commerciali, disponibilità di servizi marittimi e infrastrutture logistiche. Elementi che determinano la scelta di corridoi specifici per le 400 aziende manifatturiere italiane che si trovano nelle tre regioni del nord Italia.

Un'area in cui si produce il 40,3% del Pil, per 730 miliardi di euro.

Per quel che riguarda l'utilizzo dei porti in export, lo scalo spezzino ha tenuto tra il 2018 e il 2020. Ma con un calo. Se nel 2018 e nel 2019 era utilizzato dal 25% delle imprese del nord, lo scorso anno è stato scelto dal 17%.

Costante crescita per Genova, passata dal 72% all'85%.

Sale anche Venezia, dal 20% al 33% in due anni.

Nel dettaglio, per l'export La Spezia è stata tra le prime due scelte del 17% delle imprese lombarde, del 16% delle imprese venete e del 18% di quelle emiliane. Per l'import pesa il 4% per gli arrivi destinati a Lombardia, 15% a Veneto e 21% all'Emilia Romagna. Lo studio sui corridoi logistici analizza anche le modalità di trasporto.

Alla Spezia regna l'intermodalità ferro-gomma, scelta al 53% dai lombardi, al 96% dai veneti e al 100% dai romagnoli. Lo studio analizza poi, per le tre regioni, gli investimenti che hanno avuto impulso con la pandemia su digitalizzazione e sostenibilità. E prende in esame il distretto delle ceramiche di Modena e Reggio Emilia, da oltre 3 miliardi di export, come caso di studio per i corridoi logistici dei tre porti. Il 27% di queste imprese scelgono proprio La Spezia.

-- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Fissate e approvate le tariffe per l' utilizzo dei beni demaniali

L.IV.

Quindici euro al metro quadrato. È la tariffa che è stata approvata e inserita nel Regolamento d' uso dei beni demaniali nei porti della Spezia e di Marina di Carrara destinata alla nautica da diporto. La tariffa si riferisce, in particolare, all' ambito **portuale** spezzino e alle strutture a terra realizzate nella nuova darsena di Pagliari dove prossimamente verranno ricollocate le Marine del Canaletto e di Fossamastra. I quindici euro sono relativi ad ogni metro quadrato di superficie utile lorda, comprese le terrazze.

È quanto è stato stabilito, attraverso un decreto, che è stato siglato dal presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva, con il parere favorevole del segretario generale Francesco Di Sarcina.

L.IV.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Incontro in streaming con l' autorità portuale

Le richieste del Propeller: «Su Lsct e i lavori portuali definire tempi e obblighi»

L.IV.

La Spezia Lo sviluppo intermodale del retroporto - futuro interporto - di Santo Stefano Magra. Una transizione energetica che guardi alle energie rinnovabili. La realizzazione del terminal crociere, con il nuovo molo che rientrerà nel Recovery Plan. E, prima di tutto, la ridefinizione di tempi e obblighi, pubblici e privati, con Lsct.

Sono le quattro questioni affrontate nel confronto tra il Propeller Club della Spezia con il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** Mario Sommariva. L' occasione è stata l' inaugurazione dell' attività annuale del Club, con una tavola rotonda che si è tenuta in streaming per via dell' emergenza sanitaria e alla quale hanno partecipato una quarantina di addetti ai lavori.

Il presidente del Propeller Giorgio Bucchioni ha espresso apprezzamento per come il neo presidente si sia approcciato alle questioni cardine dello scalo spezzino, dimostrando «conoscenza dei problemi e competenza già nei suoi primi interventi sulla Zona logistica semplificata e sulla Pontremolese». Sommariva ha mosso il suo ragionamento, nell' intervento, partendo dall' anno complicato che il porto spezzino si è lasciato alle spalle a causa dell' emergenza. Difficoltà che perdurano, nonostante lo scalo continui a assolvere la propria funzione essenziale per il Paese. Perché «i porti non si possono fermare, mai». Come colmare i ritardi e ripartire? Il primo nodo da sciogliere è il confronto con Lsct, in atto. Sommariva si è detto ottimista, condividendo il principio di «un **sistema** pubblico che surroga il **sistema** privato», confortato anche da una imprenditoria privata spezzina dinamica e votata all' innovazione.

Occorre però ripartire con il traffico passeggeri. E contare su Enel e Snam nella transizione energetica che vada oltre alle navi a Gpl e alla decarbonizzazione, ma che passi da rinnovabili e banchine elettrificate. Santo Stefano Magra è poi l' opportunità strategica che necessiterà, nei prossimi anni, di una regia per il salto di qualità: un interporto. Ultimo cenno, stimolato dal presidente degli spedizionieri Andrea Fontana, sulla Pontremolese. La nomina del commissario è un passo avanti positivo. -- L.IV.



Sommariva ospite d'onore del Propeller

Il Propeller Club dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara ha inaugurato l'attività dell'anno in streaming, come impongono i tempi. E, come ha detto aprendo i lavori il presidente Giorgio Bucchioni, non si poteva iniziare che con l'incontro con il nuovo presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure orientale Mario Sommariva, per ascoltarlo a conclusione degli incontri che ha avuto con tutte le realtà del territorio. Di fronte alla quarantina di connessi, tra professionisti e imprenditori del mondo marittimo, **portuale** e logistico, Sommariva ha analizzato, punto per punto il bilancio di un anno complesso, e ha poi tracciato la rotta dell'attuale fase di transizione che, anche per la portualità, richiede di moltiplicare gli sforzi per colmare i ritardi nel risolvere problemi aperti.

The screenshot shows a newspaper page from 'La Spezia' dated Wednesday, March 10, 2021. It features three main articles:

- Fuori strada con l'auto per i cinghiali**: A short article about a car accident involving wild boars.
- 'Atleti al tuo fianco' con il Perioli**: A report on a football team's activities, mentioning the 'Perioli' club and a match against 'Doci Gianna'.
- Sommariva ospite d'onore del Propeller**: A detailed article about Mario Sommariva's visit to the Propeller Club, discussing the port system and the challenges of the current transition phase.

Porti: Sommariva a incontro Propeller Club Spezia

(ANSA) - GENOVA, 09 MAR - Il Propeller Club dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara ha inaugurato l'attività dell'anno in streaming, causa pandemia, con un incontro con il nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva. Una quarantina tra professionisti e imprenditori del mondo marittimo hanno partecipato all'incontro, spiega il Propeller Club in una nota, Sommariva ha "riconosciuto il merito, rappresentando La Spezia e Marina di Carrara, di aver costituito ante litteram il Sistema portuale del Mari Ligure Orientale, anticipando di trent'anni l'ultima riforma istitutiva", ricorda l'associazione. Ha poi, analizzato il bilancio di un anno complesso, il perdurare delle difficoltà di porti, con trasporti e logistica in prima linea, nonostante i non pochi sconvolgimenti nel mondo dello shipping, dal reperimento di container ai tempi che da ritmi da orologi svizzeri devono affrontare sfasamenti prima impensabili. "Nella seconda parte - prosegue la nota del Propeller Club - ha affrontato la questione di come affrontare la fase di transizione del Paese che coinvolge i porti e che richiede di moltiplicare gli sforzi per colmare i ritardi nel risolvere i problemi aperti". Tra i temi si è ricordato il bisogno di una ridefinizione di tempi e modi degli obblighi privati e pubblici, e viceversa, con Lsct, la locomotiva del porto. Il confronto, delicato ma dinamico, è in atto. In quest'area - tra cui dragaggi, Marina del Canaletto, Molo Pagliari - rientra ovviamente il Terminal del Golfo. Sommariva ha detto di essere ottimista perché condivide il principio di un sistema pubblico che surroga il sistema privato e perché alla Spezia c'è una imprenditoria privata di grande dinamicità, da sempre votata all'innovazione e come ha dimostrato, anche da ultimo, con il Centro unico di prenotazione di Santo Stefano Magra. La seconda area riguarda il traffico passeggeri.. con tempi che dipenderanno dalla pandemia e la terza è relativa al progetto di fare della Spezia un polo della transizione energetica, potendo contare su due grandi realtà come Enel e Snam. Quarta area infine Santo Stefano Magra, polo fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità che consente di prolungare le banchine del porto, di potenziare la logistica e la capacità, già da primato nazionale, del trasporto ferroviario. (ANSA).



Sommariva: I porti non si possono fermare, mai- Propeller Club

SPEZIA - Il Propeller Club dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara ha inaugurato l'attività dell'anno con un incontro, in streaming, con un incontro a cui ha partecipato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, ospite del presidente del Club, Giorgio Bucchioni, insieme agli operatori del cluster marittimo logistico e portuale del sistema Spezia-Marina di Carrara. Il presidente Bucchioni nel presentare Sommariva ne ha ripercorso la carriera riconoscendogli doti di equilibrio e capacità di ascolto, idee chiare, esperienza, conoscenza dei problemi e competenza dimostrate già nei suoi primi interventi sulla Zona logistica semplificata e sulla Pontremolese. Il numero uno dell'AdSP, Sommariva, ha analizzato, punto per punto il bilancio di un anno complesso, il perdurare delle difficoltà che vedono porti, trasporti e logistica in prima linea a compiere la loro indispensabile funzione al servizio del Paese, nonostante i non pochi sconvolgimenti nel mondo dello shipping, da reperimento di container ai tempi che da ritmi da orologi svizzeri devono affrontare sfasamenti prima impensabili. Nella seconda parte ha affrontato la questione di come affrontare la fase di transizione del Paese che coinvolge i porti e che richiede di moltiplicare gli sforzi per colmare i ritardi nel risolvere i problemi aperti. Impegni che ha articolato in quattro aree connesse. Perché un fatto è certo: i porti non si possono fermare, mai. La prima riguarda la ridefinizione di tempi e modi degli obblighi privati e pubblici, e viceversa, con Lsct, la locomotiva del porto. Il confronto, delicato ma dinamico, è in atto. In quest'area tra cui dragaggi, Marina del Canaletto, Molo Pagliari - rientra ovviamente il Terminal del Golfo. Sommariva ha detto di essere ottimista perché condivide il principio di un sistema pubblico che surroga il sistema privato e perché alla Spezia c'è una imprenditoria privata di grande dinamicità, da sempre votata all'innovazione e come ha dimostrato, anche da ultimo, con il Centro unico di prenotazione di Santo Stefano Magra. La seconda area riguarda il traffico passeggeri. Qui i tempi sono condizionati dall'andamento della pandemia ma la strada è chiara: avanti con la stazione crocieristica che potrebbe entrare nel Recovery plan e che si dovrà realizzare comunque e al più presto anche nel rispetto del rapporto con la città. La terza area attiene al progetto di fare della Spezia un polo della transizione energetica, potendo contare su due grandi realtà: Enel e Snam. Si devono ridurre le emissioni delle navi ma questo non basta. Si deve affrontare un processo molto più profondo dalla decarbonizzazione, al Gpl, alle energie rinnovabili. Non sono questioni da ambientalisti, ha chiosato, ma riguardano tutti. La quarta area riguarda Santo Stefano Magra, polo fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità che consente di prolungare le banchine del porto, di potenziare la logistica e la capacità, già da primato nazionale, del trasporto ferroviario. Santo Stefano è la formidabile opportunità strategica che, come è risultato dal confronto avuto con gli imprenditori, ora chiede una regia delle affastellate presenze condominiali per fare il salto di qualità. Nel dibattito sono emerse infine due questioni: il ruolo del porto di Marina di Carrara e la Pontremolese. Quanto alla prima Sommariva ha detto che Marina di Carrara, insieme al suo hinterland, è parte integrante del nostro sistema. Tre le azioni indicate: nuovo piano regolatore portuale anche per dare risposte ai nuovi operatori, ingresso dell'Authority nel Consorzio industriale Apuano e la promozione di una struttura permanente per l'annoso ripascimento delle spiagge. Anche qui l'intenzione è di avere un rapporto costruttivo con tutta la comunità. Il presidente degli Spedizionieri spezzini Andrea Fontana dopo aver riferito degli apprezzamenti per aver riportato all'attenzione a tutti i livelli la questione della Pontremolese nel quadro del Recovery plan, ha anche registrato poco fervore anzi pessimismo, mentre andrebbe enfatizzato più di quello che si sta facendo, anche perché



Corriere Marittimo

La Spezia

la nomina di un commissario è il fatto davvero nuovo. La risposta di Sommariva è stata a tamburo battente: la nomina del commissario è estremamente positiva, con lui avremo un primo confronto a giorni perché l'Autorità di sistema deve avere, per lo sviluppo della Spezia e di Marina di Carrara, un ruolo propositivo.

Incontro in streaming tra Bucchioni e Sommariva

Confronto sui porti della Spezia e di Marina di Carrara

Redazione

LA SPEZIA Il Propeller Club dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara ha inaugurato l'attività dell'anno in streaming, come impongono i tempi. E, come ha detto aprendo i lavori il presidente Giorgio Bucchioni, non si poteva iniziare che con l'incontro con il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale Mario Sommariva, per ascoltarlo a conclusione degli incontri che ha avuto con tutte le realtà del territorio. E come era nei voti l'incontro ha assunto la statura dell'evento. Presentando il relatore, Giorgio Bucchioni ne ha ripercorso la carriera riconoscendogli doti di equilibrio e capacità di ascolto, idee chiare, esperienza, conoscenza dei problemi e competenza dimostrate già nei suoi primi interventi sulla Zona logistica semplificata e sulla Pontremolese. Alla quarantina di connessi, tra professionisti e imprenditori del mondo marittimo, portuale e logistico, Mario Sommariva ha subito riconosciuto il merito, rappresentando La Spezia e Marina di Carrara, di aver costituito ante litteram il Sistema portuale del Mari Ligure Orientale, anticipando di trent'anni l'ultima riforma istitutiva. Ha poi, analizzato, punto per punto, nell'agorà telematica, il bilancio di un anno complesso, il perdurare delle difficoltà che vedono porti, trasporti e logistica in prima linea a compiere la loro indispensabile funzione al servizio del Paese, nonostante i non pochi sconvolgimenti nel mondo dello shipping, da reperimento di container ai tempi che da ritmi da orologi svizzeri devono affrontare sfasamenti prima impensabili. Nella seconda parte ha affrontato la questione di come affrontare la fase di transizione del Paese che coinvolge i porti e che richiede di moltiplicare gli sforzi per colmare i ritardi nel risolvere i problemi aperti. Impegni che ha articolato in quattro aree connesse. perché un fatto è certo: i porti non si possono fermare, mai. La prima riguarda la ridefinizione di tempi e modi degli obblighi privati e pubblici, e viceversa, con Lsct, la locomotiva del porto. Il confronto, delicato ma dinamico, è in atto. In quest'area tra cui dragaggi, Marina del Canaletto, Molo Pagliari rientra ovviamente il Terminal del Golfo. Sommariva ha detto di essere ottimista perché condivide il principio di un sistema pubblico che surroga il sistema privato e perché alla Spezia c'è una imprenditoria privata di grande dinamicità, da sempre votata all'innovazione e come ha dimostrato, anche da ultimo, con il Centro unico di prenotazione di Santo Stefano Magra. La seconda area riguarda il traffico passeggeri. Qui i tempi sono condizionati dall'andamento della pandemia ma la strada è chiara: avanti con la stazione crocieristica che potrebbe entrare nel Recovery plan e che si dovrà realizzare comunque e al più presto anche nel rispetto del rapporto con la città. La terza area attiene al progetto di fare della Spezia un polo della transizione energetica, potendo contare su due grandi realtà: Enel e Snam. Si devono ridurre le emissioni delle navi ma questo non basta. Si deve affrontare un processo molto più profondo dalla decarbonizzazione, al Gpl, alle energie rinnovabili. Non sono questioni da ambientalisti, ha chiosato, ma riguardano tutti. La quarta area riguarda Santo Stefano Magra, polo fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità che consente di prolungare le banchine del porto, di potenziare la logistica e la capacità, già da primato nazionale, del trasporto ferroviario. Santo Stefano è la formidabile opportunità strategica che, come è risultato dal confronto avuto con gli imprenditori, ora chiede una regia delle affastellate presenze condominiali per fare il salto di qualità. Nel



dibattito sono emerse infine due questioni: il ruolo del porto di Marina di Carrara e la Pontremolese. Quanto alla prima Sommariva ha detto che Marina di Carrara, insieme al suo hinterland, è parte integrante del nostro sistema. Tre le azioni indicate: nuovo piano regolatore portuale anche per dare risposte ai nuovi operatori, ingresso dell'Authority nel Consorzio industriale Apuano e la promozione di una struttura permanente per l'annoso ripascimento delle spiagge.



Messaggero Marittimo

La Spezia

Anche qui l'intenzione è di avere un rapporto costruttivo con tutta la comunità. Il presidente degli Spedizionieri spezzini Andrea Fontana, dopo aver riferito degli apprezzamenti per aver riportato all'attenzione a tutti i livelli la questione della Pontremolese nel quadro del Recovery plan, ha anche registrato poco fervore anzi pessimismo, mentre andrebbe enfatizzato più di quello che si sta facendo, anche perché la nomina di un commissario è il fatto davvero nuovo. La risposta di Sommariva è stata a tamburo battente: la nomina del commissario è estremamente positiva, con lui avremo un primo confronto a giorni perché l'Autorità di sistema deve avere, per lo sviluppo della Spezia e di Marina di Carrara, un ruolo propositivo.

Porti di La Spezia e Carrara, incontro streaming del Propeller Club

Redazione

CARRARA - Il Propeller Club dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara ha inaugurato l'attività dell'anno in streaming, come impongono i tempi. E, come ha detto aprendo i lavori il Presidente Giorgio Bucchioni, non si poteva iniziare che con l'incontro con il nuovo presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del mar ligure orientale** Mario Sommariva, per ascoltarlo a conclusione degli incontri che ha avuto con tutte le realtà del territorio. E come era nei voti l'incontro ha assunto la statura dell'evento. Presentando il relatore, Giorgio Bucchioni ne ha ripercorso la carriera riconoscendogli doti di equilibrio e capacità di ascolto, idee chiare, esperienza, conoscenza dei problemi e competenza dimostrate già nei suoi primi interventi sulla zona logistica semplificata e sulla Pontremolese. Alla quarantina di connessi, tra professionisti e imprenditori del mondo marittimo, **portuale** e logistico, Mario Sommariva ha subito riconosciuto il merito, rappresentando La Spezia e Marina di Carrara, di aver costituito ante litteram il **sistema portuale del mar ligure orientale**, anticipando di trent'anni l'ultima riforma istitutiva. Ha poi, analizzato, punto per punto, nell'agorà telematica, il bilancio di un anno complesso, il perdurare delle difficoltà che vedono porti, trasporti e logistica in prima linea a compiere la loro indispensabile funzione al servizio del Paese, nonostante i non pochi sconvolgimenti nel mondo dello shipping, da reperimento di container ai tempi che da ritmi da orologi svizzeri devono affrontare sfasamenti prima impensabili. Nella seconda parte ha affrontato la questione di come affrontare la fase di transizione del Paese che coinvolge i porti e che richiede di moltiplicare gli sforzi per colmare i ritardi nel risolvere i problemi aperti. Impegni che ha articolato in quattro aree connesse. Perché un fatto è certo, ha sostenuto: «i porti non si possono fermare, mai». La prima riguarda la ridefinizione di tempi e modi degli obblighi privati e pubblici, e viceversa, con Lscet, la locomotiva del porto. Il confronto, delicato ma dinamico, è in atto. In quest'area - tra cui dragaggi, Marina del Canaletto, Molo Pagliari - rientra ovviamente il Terminal del Golfo. Sommariva ha detto di essere ottimista perché condivide il principio di un **sistema** pubblico che surroga il **sistema** privato e perché alla Spezia c'è una imprenditoria privata di grande dinamicità, da sempre votata all'innovazione e come ha dimostrato, anche da ultimo, con il Centro unico di prenotazione di Santo Stefano Magra. La seconda area riguarda il traffico passeggeri. Qui i tempi sono condizionati dall'andamento della pandemia ma la strada è chiara: avanti con la stazione crocieristica che potrebbe entrare nel recovery plan e che si dovrà realizzare comunque e al più presto anche nel rispetto del rapporto con la città. La terza area attiene al progetto di fare della Spezia un polo della transizione energetica, potendo contare su due grandi realtà: Enel e Snam. Si devono sì ridurre le emissioni delle navi ma questo non basta. Si deve affrontare un processo molto più profondo dalla decarbonizzazione, al Gpl, alle energie rinnovabili. Non sono questioni da ambientalisti, ha chiosato, ma riguardano tutti. La quarta area riguarda Santo Stefano Magra, polo fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità che consente di prolungare le banchine del porto, di potenziare la logistica e la capacità, già da primato nazionale, del trasporto ferroviario. Santo Stefano è la formidabile opportunità strategica che, come è risultato dal confronto avuto con gli imprenditori, ora chiede una regia delle affastellate presenze 'condominali' per fare il salto di qualità. Nel dibattito sono emerse infine due questioni: il ruolo del porto di Marina di Carrara e la Pontremolese.



Quanto alla prima Sommariva ha detto che Marina di Carrara, insieme al suo hinterland, è parte integrante del nostro sistema. Tre le azioni indicate: nuovo piano regolatore portuale anche per dare risposte ai nuovi operatori,



Voce Apuana

La Spezia

ingresso dell' Authority nel Consorzio industriale Apuano e la promozione di una struttura permanente per l' annoso ripascimento delle spiagge. Anche qui l' intenzione è di avere un rapporto costruttivo con tutta la comunità. Il presidente degli Spedizionieri spezzini Andrea Fontana dopo aver riferito degli apprezzamenti per aver riportato all' attenzione a tutti i livelli la questione della Pontremolese nel quadro del recovery plan, ha anche registrato poco fervore anzi pessimismo, mentre andrebbe enfatizzato più di quello che si sta facendo, anche perché la nomina di un commissario è il fatto davvero nuovo. La risposta di Sommariva è stata a tamburo battente: la nomina del commissario è estremamente positiva, con lui avremo un primo confronto a giorni perché l' **Autorità di sistema** deve avere, per lo sviluppo della Spezia e di Marina di Carrara, un ruolo propositivo.

Città della Spezia

La Spezia

Lsct, Tarros, traffico passeggeri, energie rinnovabili: l'agorà virtuale del Propeller ascolta Sommariva

La stazione crocieristica potrebbe entrare nel Recovery plan e si dovrà realizzare comunque e al più presto anche nel rispetto del rapporto con la città.

La Spezia - Il Propeller Club dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara ha inaugurato l'attività dell'anno in streaming, come impongono i tempi. E, come ha detto aprendo i lavori il Presidente Giorgio Bucchioni, non si poteva iniziare che con l'incontro con il nuovo Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva, per ascoltarlo a conclusione degli incontri che ha avuto con tutte le realtà del territorio. E come era nei voti l'incontro ha assunto la statura dell'evento. Presentando il relatore, Bucchioni ne ha ripercorso la carriera riconoscendogli doti di equilibrio e capacità di ascolto, idee chiare, esperienza, conoscenza dei problemi e competenza dimostrate già nei suoi primi interventi sulla Zona logistica semplificata e sulla Pontremolese. Alla quarantina di connessi, tra professionisti e imprenditori del settore, Sommariva ha subito riconosciuto il merito, rappresentando la Spezia e Marina di Carrara, di aver costituito ante litteram il **Sistema portuale** del Mar Ligure Orientale, anticipando di trent'anni l'ultima riforma istitutiva. Ha poi, analizzato, punto per punto, nell'agorà telematica, il bilancio di un anno complesso, il perdurare delle difficoltà che vedono porti, trasporti e logistica in prima linea a compiere la loro indispensabile funzione al servizio del Paese, nonostante i non pochi sconvolgimenti nel mondo dello shipping, da reperimento di container ai tempi che da ritmi da orologi svizzeri devono affrontare sfasamenti prima impensabili. Nella seconda parte ha affrontato la questione di come affrontare la fase di transizione del Paese che coinvolge i porti e che richiede di moltiplicare gli sforzi per colmare i ritardi nel risolvere i problemi aperti. Impegni che ha articolato in quattro aree connesse. Perché un fatto è certo: "i porti non si possono fermare, mai". La prima riguarda la ridefinizione di tempi e modi degli obblighi privati e pubblici, e viceversa, con Lsct, la locomotiva del porto. Il confronto, delicato ma dinamico, è in atto. In quest'area - tra cui dragaggi, Marina del Canaletto, Molo Pagliari - rientra ovviamente il Terminal del Golfo. Sommariva ha detto di essere ottimista perché condivide il principio di un **sistema** pubblico che surroga il **sistema** privato e perché alla Spezia c'è una imprenditoria privata di grande dinamicità, da sempre votata all'innovazione e come ha dimostrato, anche da ultimo, con il Centro unico di prenotazione di Santo Stefano Magra. La seconda area riguarda il traffico passeggeri. Qui i tempi sono condizionati dall'andamento della pandemia ma la strada è chiara: avanti con la stazione crocieristica che potrebbe entrare nel Recovery plan e che si dovrà realizzare comunque e al più presto anche nel rispetto del rapporto con la città. La terza area attiene al progetto di fare della Spezia un polo della transizione energetica, potendo contare su due grandi realtà: Enel e Snam. Si devono ridurre le emissioni delle navi ma questo non basta. Si deve affrontare un processo molto più profondo dalla decarbonizzazione, al Gpl, alle energie rinnovabili. Non sono questioni da ambientalisti, ha chiosato, ma riguardano tutti. La quarta area riguarda Santo Stefano Magra, polo fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità che consente di prolungare le banchine del porto, di potenziare la logistica e la capacità, già da primato nazionale, del trasporto ferroviario. Santo Stefano è la formidabile opportunità strategica che, come è risultato dal confronto avuto con gli imprenditori, ora chiede una regia delle affastellate presenze "condominali" per fare il salto di qualità. Nel dibattito sono emerse infine due questioni: il



ruolo del porto di Marina di Carrara e la Pontremolese. Quanto alla prima Sommariva ha detto che Marina di Carrara, insieme al suo hinterland, è parte integrante del nostro sistema. Tre le azioni indicate: nuovo piano regolatore portuale anche per dare risposte ai nuovi operatori,



Città della Spezia

La Spezia

ingresso dell' Authority nel Consorzio industriale Apuano e la promozione di una struttura permanente per l' annoso ripascimento delle spiagge. Anche qui l' intenzione è di avere un rapporto costruttivo con tutta la comunità. Il presidente degli Spedizionieri spezzini Andrea Fontana dopo aver riferito degli apprezzamenti per aver riportato all' attenzione a tutti i livelli la questione della Pontremolese nel quadro del Recovery plan, ha anche registrato poco fervore anzi pessimismo, mentre andrebbe enfatizzato più di quello che si sta facendo, anche perché la nomina di un commissario è il fatto davvero nuovo. La risposta di Sommariva è stata a tamburo battente: la nomina del commissario è estremamente positiva, "con lui avremo un primo confronto a giorni perché l' **Autorità di sistema** deve avere, per lo sviluppo della Spezia e di Marina di Carrara, un ruolo propositivo". Martedì 9 marzo 2021 alle 13:14:23
Redazione redazione@cittadellaspezia.com.

Città della Spezia

La Spezia

Evento online per "Porti e ambiente: informare senza lasciare parole al vento"

Liguria - È possibile stabilire se fa più rumore una nave a motore acceso o un container mentre viene posato in banchina? Quando vediamo una fumata nera di una nave possiamo dire che la qualità dell'aria sta peggiorando? Sono alcune delle domande a cui si cercherà di rispondere durante l'evento on line "Porti e ambiente: informare senza lasciare parole al vento" che si terrà il 15 e 17 marzo. Promosso da Regione Liguria, Arpal e Università di Genova in collaborazione con Liguria ricerche e l'Ordine dei giornalisti, l'evento è interamente dedicato ad alcune delle tematiche più attuali del rapporto tra città e **porto** - l'inquinamento atmosferico e il rumore portuale - e alle soluzioni esistenti. Argomenti al centro del dibattito sia sui media tradizionali che sui social network, che spesso vengono affrontati sull'onda emotiva del momento ma la cui reale comprensione necessita di strumenti di conoscenza tutt'altro che semplici. Grazie al contributo di esperti di qualità dell'aria, di rumore, di Gnl e di Cold Ironing e con il supporto di alcuni giornalisti, forniremo elementi per l'interpretazione di una realtà estremamente complessa da un punto di vista ambientale ed economico. L'evento è organizzato grazie alla sinergia di cinque progetti finanziati dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia Francia Marittimo, tutti dedicati ai porti e all'ambiente: Aer Nostrum, Rumble, Report Promo Gnl E Signal. Il corso è valido anche per la formazione dei giornalisti. Qui il form da compilare. Martedì 9 marzo 2021 alle 16:50:59 Redazione.



Falso allarme inquinamento dentro il porto

Da una nave del gruppo Grendi sembra fuoriescano sostanze tossiche: invece è soltanto acqua di raffreddamento dei motori

CARRARA Il cielo stellato che si rispecchia nel placido mare, una piccola barca che torna lentamente al suo ormeggio mentre a terra sotto al luce dei lampioni alcuni operai sono al lavoro attorno a una nave attraccata. Una scena quotidiana all' interno del nostro porto se non fosse che, improvvisamente, lunedì sera qualcosa cattura l' attenzione dell' uomo al timone della piccola imbarcazione da diporto: dalla grande nave ormeggiata sulla banchina Buscaioli, la Rosa dei venti della compagnia di trasporti del gruppo Grendi, esce a getto continuo un frotto d' acqua che lascia sulla superficie del mare un fitto strato di bolle.

Un fenomeno insolito che il marinaio sul motoscafo decide di documentare da vicino con il proprio telefonino mostrando anche come la sostanza che si trova in mare sia particolarmente viscosa, fatto questo che fa sorgere immediatamente più di un dubbio sulla sua stessa natura. Ed è subito allarme.

Perplessità che vengono immediatamente amplificate quando quello stesso video comincia a rimbalzare sugli smartphone e sulle pagine social di mezza città con tanti che provano a dare le proprie spiegazioni e altri ancora che invocano l' intervento delle autorità. Una vicenda, insomma, che in poche ore è finita per diventare virale, ma che alla resa dei conti si è risolta, ironia della sorte, in quello che si temeva potesse essere stato riversato in mare: una bolla di sapone. La prima a fare chiarezza su quanto accaduto è stata così la stessa compagnia di trasporti Grendi. «A proposito del video diffuso nei social relativo al possibile inquinamento delle acque del porto di Marina smentiamo categoricamente qualsiasi coinvolgimento della propria nave - spiegano dalla compagnia -. Abbiamo comunque segnalato tale situazione all' autorità portuale e alla capitaneria di porto perché, anche con eventuali controlli, possano confermare lo stato delle cose». Una versione confermata da entrambe le istituzioni chiamate in causa che a loro volta si sono prodigate nel rassicurare sull' assenza di pericoli dell' operazione effettuata dalla nave ormeggiata. In particolare è la guardia costiera a fare chiarezza in maniera definitiva su quanto accaduto la scorsa sera. «Tutte le operazioni - spiegano dalla capitaneria - sono state seguite dal nostro personale che era presente in porto visto che quella sera erano previste diverse operazioni all' interno dello scalo. Proprio per fare luce su quanto stesse accadendo del nostro personale in quelle stesse ore è salito a bordo della nave ormeggiata per un controllo mirato e ha potuto accertare che in mare venissero scaricate solo acque di raffreddamento prive di qualsiasi tipo di sostanze inquinanti. Controlli approfonditi sono stati effettuati anche in sala macchine, ma anche in questo caso non è stato riscontrato nessun tipo di problema. La spumosità che si poteva notare in superficie era dunque dovuta semplicemente alla differenza di temperatura rispetto all' acqua del mare».

c.lau © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Livorno

Porto di Livorno aggiorna il Piano anti corruzione

Nuovi sistemi di controllo, misure di prevenzione dei rischi corruttivi e importanti regolamenti di attuazione. Sono i tratti salienti dell'aggiornamento al Piano Triennale della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza presentato ieri all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare del porto di Livorno. Dopo il passaggio all'Organismo, il Piano Triennale verrà sottoposto all'attenzione del Comitato di Gestione per l'approvazione. Dopo di che sarà adottato definitivamente dal presidente dell'AdSP. Tra gli elementi innovativi, i regolamenti per l'autorizzazione allo svolgimento di attività o incarichi extra-istituzionali ai dipendenti dell'Ente e al conferimento di incarichi di collaborazione e consulenza. Poi, è stato predisposto, di concerto con la Prefettura di Livorno, lo schema definitivo di protocollo di legalità, finalizzato a prevenire infiltrazioni mafiose nelle procedure di appalto promosse dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale. Il protocollo sarà approvato previo nullaosta di competenza del ministero dell'Interno.

The screenshot displays the COSCO SHIPPING website with a focus on shipping schedules. At the top, it identifies the company as COSCO SHIPPING LINES CO., LTD. Below this, several service categories are listed, each with specific details about routes and destinations. Key services include:

- SERVIZIO NORD EUROPA - NET SERVICE - settimanale**: A weekly service from Salerno for destinations like Bremerhaven, Hamburg, and London.
- SERVIZIO STATI UNITI - MENA SERVICE - settimanale**: A weekly service from Salerno for destinations like New York, Philadelphia, and Miami.
- SERVIZIO MD1 - settimanale**: A weekly service from La Spezia to destinations like Hong Kong and Shanghai.
- SERVIZIO MD2 - settimanale**: A weekly service from Genoa to destinations like Singapore and Hong Kong.
- SERVIZIO PMX - NAPLES EXPRESS - settimanale**: A weekly service from Naples via Fimo to destinations like Singapore and Hong Kong.
- SERVIZIO AGT - settimanale**: A weekly service from Rijeka to destinations like Ancona and Salerno.
- SERVIZIO ADR - settimanale**: A weekly service from Trieste to destinations like Koper and Venice.
- SERVIZIO COSMED - settimanale**: A weekly service from Genoa to destinations like Napoli.
- SERVIZIO MAF (WEST AFRICA) - ogni 10 giorni**: A bi-weekly service from Livorno to destinations like Tema, Tema, and Accra.

The bottom of the page features the COSCO SHIPPING logo and contact information for the company's Livorno office.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Livorno

Lavoro portuale: Livorno approva il Piano Operativo di Intervento

La Port Authority di Livorno e Piombino è a livello nazionale una delle prime **AdSP** a dotarsi di un Piano Operativo di Intervento per il lavoro portuale, strumento previsto dalla legge 84/94 e finalizzato alla formazione professionale dei lavoratori delle imprese autorizzate. Il Piano, presentato ieri in comitato di gestione, avrà un arco di riferimento temporale triennale e sarà accompagnato da investimenti miratui di cui **l'AdSP** può farsi carico, anche attingendo ai fondi di cui al comma 15bis dell'art.17 della Legge di riferimento. Come annunciato dal presidente, il Piano non si preoccuperà soltanto di gestire il momento di difficoltà che stanno vivendo le aziende a causa delle misure di contingentamento della crisi pandemica, ma traguarderà nuovi obiettivi di sviluppo del lavoro portuale nel lungo periodo, proponendo di fissare nuovi standard formativi idonei a soddisfare le esigenze di professionalizzazione e specializzazione di un modello logistico e operativo sempre più innovativo ed eco-sostenibile.

The image shows a screenshot of the COSCO SHIPPING website. At the top, it displays the company logo and name: "COSCO SHIPPING" and "COSCO SHIPPING LINES CO., LTD". Below this, there are several service listings for different regions, each with a "settimanale" (weekly) frequency. The services listed include: "SERVIZIO NORD EUROPA - NET SERVICE", "SERVIZIO STATI UNITI - MENA SERVICE", "SERVIZIO MD1", "SERVIZIO MD2", "SERVIZIO PMX - NAPLES EXPRESS", "SERVIZIO AGT", "SERVIZIO ADR", "SERVIZIO COSMED", and "SERVIZIO MAF (WEST AFRICA)". Each listing provides details about the routes, ports of call, and specific ship names. The website also includes contact information for the company, such as phone numbers and email addresses.



La Gazzetta Marittima

Livorno

Subentra Luciano Guerrieri

ROMA Si è concluso venerdì scorso l'iter procedurale per la nomina, da tempo scontata, del dottor Luciano Guerrieri alla presidenza dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale. Il ministro professor Enrico Giovannini ha infatti firmato il decreto di nomina, che entra in vigore domenica prossima 14 marzo. Automaticamente entra in vigore anche la nomina di Guerrieri a commissario straordinario per le procedure della Darsena Europa. L'iter ha richiesto i suoi tempi. Dopo la designazione di Guerrieri fatta dal precedente ministro delle infrastrutture e trasporti Paola De Micheli, (che è scaduta il 13 febbraio scorso), è stato necessario il parere consultivo delle commissioni parlamentari di Camera e Senato, poi le verifiche di legge e infine la nomina formale da parte del nuovo ministro del dicastero, che adesso si chiama delle infrastrutture e della mobilità sostenibile. In automatico, essendo stato già designato dal ministro De Micheli a commissario per la Darsena Europa nell'informata di commissari governativi per le infrastrutture urgenti Luciano Guerrieri assume anche questo incarico. Il passaggio delle consegne tra l'ingegner Sefano Corsini e il dottor Luciano Guerrieri avrà luogo lunedì 15 marzo con una breve cerimonia interna a palazzo Rosciano.



Habemus Papam: ma il gaudio per ora aspetta

LIVORNO Francamente, non lo invidio. Luciano Guerrieri è un vecchio amico, ha fatto bene a Piombino sia come sindaco sia come presidente dell'allora Autorità Portuale autonoma, è uomo di mediazione, di riflessione e di profonda conoscenza della macchina amministrativa sia statale che locale. Come scrivemmo, ha un curriculum di studi molto specifico tra laurea e master. Nel ginepraio delle leggi italiane sulla portualità e sulla gestione dei porti, è uno che dovrebbe cavarsela senza cadere nelle sabbie mobili dei tanti buchi della normativa. È anche uno dei pochi personaggi pubblici del mondo portuale non indagati. Rara Avis. Ultimo elemento, non secondario: ha avuto l'ok di tutto il mondo portuale livornese e dell'imprenditoria oltre che della politica (per quanto poco quest'ultima oggi conti). Dunque ha un bel carico di responsabilità sulle spalle. E da persona per bene, non rinnega affatto quanto realizzato dai suoi predecessori. La Darsena Europa allo stadio in cui si trova ci ha dichiarato è anche merito loro. Il primo compito dopo il suo insediamento sarà mettere a punto la macchina dell'**AdSP**, che in questi ultimi tempi, complice anche il Covid, ha mostrato qualche sfrangiatura. Chi ci sta dentro auspica una pace sociale che a quanto sembra non ci sarebbe tra i vari rami della struttura. Poi c'è la faccenda della segreteria generale. Il dottor Massimo Provinciali avrebbe dichiarato a caldo, quando fu annunciata la designazione di un cambio della guardia alla presidenza, che se ne sarebbe andato subito. Qualcuno ci dice che però Provinciali ci avrebbe ripensato e opterebbe per la scadenza naturale del suo mandato, che è a ottobre. Un cambio di programma anche su richiesta di Guerrieri, che avrebbe così il tempo di maturare la saldatura? Non è un'ipotesi fuori luogo, anche se ce ne sono altre. Aspettiamo con fede. Antonio Fulvi



Rifiuti in mare, i pescatori nella task force

Firmato l' accordo per la raccolta e lo smaltimento

LA SOSTENIBILITÀ PESARO È stata firmata una convenzione tra Capitaneria di Porto, Regione Marche, Comune di Pesaro e **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mare Adriatico Centrale, per la gestione nel porto dei rifiuti accidentalmente rinvenuti in mare. «Un protocollo importante spiega l' assessore alla Sostenibilità Heidi Morotti -, in linea con la filosofia comune che promuove la riduzione della dispersione dei rifiuti in mare e del loro conseguente spiaggiamento.

Una convenzione in linea con le politiche comunitarie e nazionali».

Le finalità Nello specifico si parla di rifiuti marini, ovvero quelli abbandonati in mare e accidentalmente raccolti nel corso delle attività di pesca.

«Fondamentale continua Morotti sarà il ruolo dei pescatori. La loro attività costituisce, infatti, un concreto contributo per ripulire e preservare il nostro mare, un valido strumento per la riduzione dell' inquinamento marino». Il documento firmato prevede un processo per la raccolta e la gestione dei rifiuti raccolti in mare, al fine di promuovere una corretta politica di salvaguardia dell' ambiente marino, sviluppando un **sistema** integrato per la gestione dei rifiuti abbandonati in mare secondo le logiche sancite dalla vigente legislazione nazionale e comunitaria.

L' impegno L' Amministrazione, tramite Marche Multiservizi, provvederà alla gestione dei rifiuti raccolti in mare, tramite la realizzazione delle idonee strutture di raccolta, fornitura di sacchetti e/o contenitori, trasporto e smaltimento. I pescatori che aderiranno verranno formati sulle procedure da adottare. La Regione, avvalendosi della Provincia, dell' Arpa e dei Comuni sede portuale, assicurerà il supporto tecnico-specialistico. Coordinerà il Tavolo Tecnico Istituzionale ai fini del monitoraggio delle attività.

«La convenzione firmata è un' iniziativa molto positiva perché la gestione di questo tipo di rifiuti è estremamente importante e delicata dichiara l' assessore regionale all' Ambiente Stefano Aguzzi -. Sarà mia cura seguire l' iniziativa e far in modo che essa possa evolversi e realizzarsi anche in altri porti e città». La Capitaneria, quale organo di polizia marittima, svolgerà attività di vigilanza e controllo per il corretto svolgimento sia in mare che a terra. Inoltre si porrà quale interfaccia diretto tra gli operatori della pesca aderenti all' iniziativa e gli altri soggetti, riportando esigenze e criticità pervenute da parte degli stessi operatori e parteciperà altresì al coinvolgimento ed alla formazione dei pescatori assieme alle altre parti partecipanti al presente Protocollo.

La Capitaneria, inoltre, garantirà la vigilanza sul rispetto delle norme di sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare, intervenendo nel caso in cui dal rispetto del protocollo dovessero sorgere problematiche di questo tipo. L' **Autorità**, quale Ente pubblico deputato al governo del territorio portuale di Pesaro, renderà a disposizione gli spazi demaniali necessari alla raccolta a terra dei rifiuti nell' ambito dell' iniziativa in argomento. Gli spazi verranno individuati con la Capitaneria ed il Comune. L' **Autorità**, si renderà altresì parte attiva nel monitoraggio e nella valutazione degli esiti dell' iniziativa in argomento, nonché nelle connesse comunicazioni all' opinione pubblica e nel coinvolgimento di operatori privati a titolo di supporti promozionali di interesse collettivo.

Il protocollo «Il tema della sostenibilità è fondamentale in ogni attività portuale e marittima afferma Rodolfo Giampieri, presidente **Autorità** di **sistema** portuale del mare Adriatico centrale -.





Corriere Adriatico (ed. Pesaro)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

possono dare un contributo, con il loro quotidiano lavoro, alla salvaguardia del mare, un impegno a beneficio di tutta la collettività».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Alleanza contro i rifiuti in mare

È stata firmata una convenzione tra Capitaneria di Porto, Regione, Comune e **Autorità di Sistema** Portuale del Mare Adriatico Centrale, per la gestione nel porto di Pesaro dei rifiuti accidentalmente rinvenuti in mare. «Un protocollo importante - spiega l' assessore alla Sostenibilità Heidi Morotti -, in linea con la filosofia comune che promuove la riduzione della dispersione dei rifiuti in mare. Fondamentale sarà il ruolo dei pescatori. La loro attività costituisce, infatti, un concreto contributo per ripulire e preservare il nostro mare, un valido strumento per la riduzione dell' inquinamento marino».



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

AdSP del Mare Adriatico Centrale - Porto di Pesaro: accordo per smaltimento dei rifiuti accidentalmente rinvenuti in mare

È stata firmata una convenzione tra Capitaneria di Porto, Regione Marche, Comune di Pesaro e **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**, per la gestione nel porto di Pesaro dei rifiuti accidentalmente rinvenuti in **mare**. "Un protocollo importante - spiega l' assessore alla Sostenibilità Heidi Morotti -, in linea con la filosofia comune che promuove la riduzione della dispersione dei rifiuti in **mare** e del loro conseguente spiaggiamento. Una convenzione in linea con le politiche comunitarie e nazionali». Nello specifico si parla di rifiuti marini, ovvero quelli abbandonati in **mare** e accidentalmente raccolti nel corso delle attività di pesca. «Fondamentale - continua Morotti - sarà il ruolo dei pescatori. La loro attività costituisce, infatti, un concreto contributo per ripulire e preservare il nostro **mare**, un valido strumento per la riduzione dell' inquinamento marino». Finalità del protocollo . Il documento firmato prevede un processo per la raccolta e la gestione dei rifiuti raccolti in **mare**, al fine di promuovere una corretta politica di salvaguardia dell' ambiente marino, sviluppando un **sistema** integrato per la gestione dei rifiuti abbandonati in **mare** secondo le logiche sancite dalla vigente legislazione nazionale e comunitaria. Inoltre, acquisire esperienze e conoscenze specifiche utili a definire e consolidare un adeguato modello di prassi comportamentali riguardo alla gestione di questa tipologia di rifiuti e «promuovere una diffusa coscienza ambientale e comportamenti virtuosi dei locali operatori marittimi, nonché della popolazione in merito alla corretta gestione dei rifiuti ed al rispetto dell' ambiente». L' impegno del Comune di Pesaro . L' Amministrazione, tramite Marche Multiservizi, provvederà alla gestione dei rifiuti raccolti in **mare**, tramite: la realizzazione delle idonee strutture di raccolta, fornitura di sacchetti e/o contenitori (utili allo stoccaggio a bordo delle imbarcazioni coinvolte), trasporto e smaltimento. I pescatori che aderiranno verranno "formati" sulle procedure da adottare. L' impegno della Regione Marche . La Regione, avvalendosi della Provincia di Pesaro e Urbino, dell' Arpam e dei comuni sede **portuale**, assicurerà il supporto tecnico-specialistico della gestione dei rifiuti. Coordinerà il Tavolo Tecnico Istituzionale ai fini del monitoraggio delle attività attinenti all' iniziativa in argomento e si occuperà della divulgazione dell' iniziativa in argomento all' opinione pubblica. «La convenzione firmata è un' iniziativa molto positiva perché la gestione di questo tipo di rifiuti è estremamente importante e delicata - dichiara l' assessore regionale all' Ambiente Stefano Aguzzi -. Sarà mia cura seguire l' iniziativa e far in modo che essa possa evolversi e realizzarsi anche in altri porti e città». L' impegno della Capitaneria. La Capitaneria, quale organo di Polizia marittima, svolgerà attività di vigilanza e controllo per il corretto svolgimento sia in **mare** che a terra. inoltre si porrà quale interfaccia diretto tra gli operatori della pesca aderenti all' iniziativa e gli altri soggetti, riportando esigenze e criticità pervenute da parte degli stessi operatori e parteciperà altresì al coinvolgimento ed alla formazione dei pescatori assieme alle altre parti partecipanti al presente Protocollo. La Capitaneria, inoltre, garantirà la vigilanza sul rispetto delle norme di sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in **mare**, intervenendo nel caso in cui dal rispetto del protocollo dovessero sorgere problematiche di questo tipo. L' impegno dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** . L' **Autorità**, quale Ente pubblico deputato al governo del territorio **portuale** di Pesaro, renderà a disposizione gli spazi demaniali necessari alla raccolta a terra dei rifiuti nell' ambito dell' iniziativa in argomento. Gli spazi verranno individuati con la Capitaneria ed il Comune. L' **Autorità**, si renderà altresì parte attiva nel monitoraggio





Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

degli esiti dell' iniziativa in argomento, nonché nelle connesse comunicazioni all' opinione pubblica e nel coinvolgimento di operatori privati a titolo di supporti promozionali di interesse collettivo. «Il tema della sostenibilità è fondamentale in ogni attività portuale e marittima - afferma **Rodolfo Giampieri**, presidente **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico centrale** -. Con questo protocollo, valorizziamo il ruolo dei pescatori e del mondo della pesca che concretamente possono dare un contributo, con il loro quotidiano lavoro, alla salvaguardia del **mare**, un impegno a beneficio di tutta la collettività».

Nuovo mercato del pesce in dodici nella gara dell'AdSP

ANCONA Sono dodici 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. Come già scrivemmo quando fu bandita la gara, questa struttura, dove si commercializza pesce all'ingrosso e che è nata nel 1948 dalla creatività di uno dei più importanti architetti del Novecento italiano, Gaetano Minnucci, sta compiendo un percorso di rinnovamento, per diventare uno spazio moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città di Ancona. Il progetto di ristrutturazione è stato approvato a metà dicembre in via esecutiva. Venerdì scorso 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. 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. 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.



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Pulizia delle acque dei bacini portuali

ANCONA Un'azione di sostenibilità che interessa tutti i porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: è il cuore del servizio per la pulizia ordinaria degli specchi acquei dei bacini portuali di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, nelle Marche, e di Pescara e Ortona in Abruzzo. Un intervento, affidato in questi giorni, che interessa una superficie complessiva di 3.313.000 metri quadrati di acqua marina. L'obiettivo del servizio, realizzato da anni nel porto di Ancona e che ora coinvolge tutto il sistema portuale, è quello di mantenere nelle giuste condizioni di pulizia e decoro gli specchi acquei di mare dei bacini degli scali affiancandosi anche ad una sempre maggiore sensibilità sul tema da parte degli operatori portuali e delle marinerie. Questo per prevenire che le attività portuali e della navigazione marittima possano influire in qualche modo sulla tutela ambientale, sulla salute umana o sulla sicurezza della navigabilità. I lavori, infatti, riguarderanno la raccolta di tutti i rifiuti solidi galleggianti o semisommersi, delle sostanze grasse e oleose, compresi gli idrocarburi, che saranno poi smaltiti secondo le specifiche caratteristiche di ogni materiale recuperato. La pulizia sarà effettuata con una cadenza regolare in ogni porto di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale. Il servizio nel sistema portuale, già operativo, è stato affidato con bando di gara all'impresa Cogei di Napoli. L'intervento è stato aggiudicato per un importo complessivo di 1.525.000 euro, con un risparmio in sede di offerta dell'8,16%. L'incarico avrà una durata di quattro anni e prevede in ognuno dei cinque porti la presenza fissa di un'imbarcazione che, oltre a realizzare il servizio di pulizia degli specchi acquei, avrà a bordo dispositivi antinquinamento che potranno essere utilizzati come primo supporto in caso di necessità. La sostenibilità ambientale è oggi un elemento fondamentale per le comunità, compresa quella portuale afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Rodolfo Giampieri e, insieme all'innovazione, fattore determinante per la competitività delle imprese, nella necessaria adattabilità ai cambiamenti e alla sempre maggiore attenzione da parte dei territori di riferimento. Per noi è una filosofia di azione, portata avanti con azioni strategiche e passaggi coerenti nella gestione dei porti di competenza.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«I fondi del Recovery fondamentali per ampliare il porto»

Secondo il presidente dell' Authority Musolino sono necessari per dividere lo scalo in due e costruire la Darsena grandi masse

SVILUPPO Quella del Recovery fund è una partita importante per il porto di Civitavecchia, che va giocata fino in fondo. Dovranno essere presentati entro il prossimo 30 aprile i progetti da finanziare con i 2 miliardi di euro destinati ai porti italiani. Nella prima stesura dell' ormai famoso Pnr (Piano nazionale resistenza e resilienza) la parte del leone la fanno gli scali del nord del Paese, in primis Trieste e Genova. Mentre almeno allo stato attuale lo scalo di Roma otterrebbe finanziamenti appena sufficienti per completare l' antemurale destinato alle crociere e realizzare il collegamento binari-banchine previsto del cosiddetto ultimo miglio. Ma quella bozza può essere modificata. A dirlo è stata nei giorni scorsi la presidente della commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita, dopo la visita al porto a capo di una delegazione di parlamentari. E a sperare in una revisione al rialzo dei finanziamenti è lo stesso presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino, che ha un' idea ben chiara di sviluppo dello scalo.

LA STRATEGIA «Le risorse del Recovery potranno essere utilizzate per espandere la banchina a nord per l' area per la croceristica, i traffici commerciali, la pesca e il cabotaggio.

A sud, nel porto storico - spiega Musolino - quella dedicata al turismo e al diportismo, con la creazione di uno dei Marina Yachting più suggestivi del Mediterraneo.

Avremo due porti, uno per navi da diporto e maxi yacht e un altro, più grande ed esteso verso nord, che continuerà a servire le navi da crociera, i traghetti e le navi commerciali». Fondamentale però, per questa vision dello scalo, è che nel Recovery, come ribadito dallo stesso Musolino alla commissione Trasporti, siano previsti gli oltre 400 milioni di euro necessari per realizzare la Darsena energetica grandi masse.

DIVERSIFICARE I TRAFFICI Un concetto, quest' ultimo, sposato nei giorni scorsi dal segretario del Pd del Lazio Bruno Astorre e rafforzato ieri anche da Unindustria che, a tutti i livelli, punta al rilancio e al rafforzamento dello scalo. «Il porto di Civitavecchia è un' infrastruttura di primaria importanza per lo sviluppo non solo della nostra regione afferma il presidente della sede locale dell' associazione Cristiano Dionisi - ma anche di tutta l' Italia centrale. E anche la visita della Commissione Trasporti della Camera ha dimostrato l' attenzione che si ha verso lo scalo. Con il Pnr abbiamo davanti un' occasione davvero unica per potenziare la competitività del **sistema portuale** italiano e quindi anche di Civitavecchia, dove la preponderanza della vocazione turistica sta mostrando i suoi limiti, con un crollo del 90% nel 2020 dovuto al Covid. Diventa quindi fondamentale guardare ad altri aspetti, come l' implementazione del traffico merci - ribadisce il presidente di Unindustria - che è peraltro tra gli obiettivi della Regione e merita attenzione la proposta di realizzare la Darsena energetica grandi masse, avanzata dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino. L' opera è fondamentale per lo sviluppo dei traffici commerciali e potrebbe rientrare nelle proposte finanziabili attraverso il Pnr».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il progetto del Pincio: la realizzazione di un parco eolico a 20 km dalla costa

L'IDEA Un parco eolico offshore, installato a venti miglia marine dalla costa, con una potenza di circa 500 Megawatt. È la proposta contenuta in una lettera che il Comune di Civitavecchia ha inviato nei giorni scorsi al ministero delle Infrastrutture, nello specifico al comitato tecnico per la pianificazione dello spazio marittimo (secondo indiscrezioni è già all'attenzione del Ministro Enrico Giovannini), e per conoscenza a Regione Lazio, Capitaneria di porto e **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Nella missiva Palazzo del Pincio chiede al Ministero la disponibilità a valutare con il Comune e le **autorità** competenti la pianificazione dello spazio marittimo antistante Civitavecchia, allo scopo di prevedere adeguati spazi mare per parchi eolici offshore, da posizionare a 20-30 chilometri dalla costa in aree di mare compatibili con i corridoi da riservare per il traffico marittimo. Il contenuto nella lettera rientra nell'ambito della Direttiva europea sulla pianificazione dello spazio marittimo (n° 89 del 2014) che stabilisce l'obbligo per gli stati membri dell'Unione Europea costieri di presentare entro il 31 marzo 2021 i propri piani nazionali, con l'obiettivo comune di aumentare la capacità eolica offshore dell'Europa dagli attuali 12 Gigawatt ad almeno 60 Gigawatt entro il 2030 e a 300 Gigawatt entro il 2050.

E anche Civitavecchia vuole contribuire al raggiungimento di questi target, sfruttando i tanti fondi provenienti dall'UE, con il sindaco Ernesto Tedesco che con questa comunicazione ufficiale ha dato seguito all'incontro avvenuto a fine gennaio con gli ingegneri Mario Agostinelli, Angelo Moreno e Alexander Sorokin, indicati da comitati, associazioni, parti sociali e partiti nell'ambito della transizione energetica che coinvolge il porto e la centrale di Torre Valdaliga Nord. «Ci si augura che con l'istituzione del ministero della Transizione ecologica spiega il sindaco Tedesco - possa esserci un'accelerazione. È probabile che nei prossimi giorni coinvolgerò anche il neo ministro Roberto Cingolani per informarlo dei progetti sulle energie rinnovabili avanzati a Civitavecchia.

A disposizione dell'Italia ci sono circa 70 miliardi di euro per la transizione energetica. Noi continuiamo a immaginare, come fatto fin dalla campagna elettorale, che questa possa essere la città-pilota nazionale per le energie rinnovabili. Proseguiamo sull'unica strada che può davvero coniugare sviluppo e ambiente».

Antonio Bandinu © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia porta per l'Africa

È l'obiettivo che si pone Musolino Potenziare le Autostrade del Mare

Fare di Civitavecchia la porta per l'Africa. È questo uno dei principali obiettivi del presidente dell'Adsp Pino Musolino, confermato anche in una recente intervista all'AdnKronos, nella quale ha spiegato come lo scalo cittadino possa diventare concretamente una delle infrastrutture tra le più importanti per il collegamento tra l'Europa e l'Africa. «Oltre all'intento di far diventare la rotta Barcellona- Civitavecchia sempre più competitiva, anche in ragione dei vantaggi di carattere ambientale ha spiegato il numero uno di Molo Vespucci l'AdSP promuoverà interventi volti allo sviluppo di linee marittime strategiche con il nord Africa, in particolare con Marocco, Tunisia e Egitto. Per affrontare questa sfida e soddisfare i fabbisogni dei clienti finali, è necessario il completamento di opere infrastrutturali portuali come la nuova Darsena traghetti che consentirà un ulteriore sviluppo, in chiave ecosostenibile, delle Autostrade del Mare. Con la realizzazione di tali interventi infrastrutturali il porto di Civitavecchia potrà assurgere a vero e proprio polo dei segmenti Ro-Ro e Ro-Pax (principalmente collegamenti di linea con Tunisi e Barcellona) dell'Italia Centrale, nonché del traffico automotive e di quello delle merci deperibili». Diventa chiave in questo contesto andare ad intercettare da un lato fondi e finanziamenti adeguati, anche attraverso le risorse messe a disposizione con il Recovery, e dall'altro far sì che Civitavecchia venga riconosciuto finalmente come porto Core a livello europeo, già soltanto per il fatto di essere il porto della Capitale. «Le risorse del Recovery potranno essere utilizzate per espandere la banchina a nord per l'area per la croceristica, i traffici commerciali, la pesca e il cabotaggio ha aggiunto Musolino - a sud, nel porto storico, con la creazione di uno dei Marina Yachting più suggestivi ed affascinanti del Mediterraneo». Con riferimento alle Autostrade del Mare, Musolino candida il porto di Civitavecchia quale leader nazionale ed europeo. «L'Authority, in questo senso ha aggiunto - intende affrontare la sfida dei nuovi mercati con una strategia che ha quale obiettivo, da un lato, un'intensa attività di marketing territoriale e, dall'altro, il raddoppio della propria capacità ricettiva infrastrutturale». Di fondamentale importanza resta poi l'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS), in grado di creare le condizioni favorevoli per l'attrazione di nuovi investimenti.



Il Mattino

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Msc, navi Covid free la "bolla" funziona «Va estesa agli hotel»

LA STRATEGIA Antonino Pane Sarà la bolla sanificata costruita per da Msc Crociere a far ripartire il turismo. Tra pochi giorni, infatti, Federalberghi presenterà un proprio progetto per mettere in pratica anche negli alberghi le indicazioni che hanno già consentito di portare in crociera 40mila viaggiatori senza incidenze sulla diffusione del virus. Anzi, le soluzioni adottate hanno consentito di individuare immediatamente e isolare passeggeri che erano portatori sani del Covid.

GLI ALBERGHI Potrebbe essere la prima notizia positiva per il settore ricettivo alberghiero che, in Campania, è risultato essere uno dei più penalizzati dalla pandemia. Ripartire è l' imperativo. In attesa dei vaccini gli alberghi di Napoli e di tutte le località della Campania hanno bisogno di rimettere in moto le macchine. Si tratta di costruire una vera e propria bolla sanificata che, grazie all' utilizzo massiccio dei tamponi a risposta immediata. Mettere in sicurezza, cioè, gruppi di persone, turisti nello specifico, che possono godere la vacanza senza particolari rischi. E, all' indomani della sperimentazione sul campo effettuata dallo stesso ministro del turismo Massimo Garavaglia che, nel porto di Civitavecchia, è salito tra i duemila passeggeri di Msc Grandiosa, sono subito arrivate le conferme che è questa la strada che sarà seguita per far ripartire il turismo in attesa dei vaccini. «Posso già dire - esordisce il presidente di Federalberghi Campania, Costanzo Iaccarino, che tra pochi giorni la nostra organizzazione presenterà il progetto soggiorno sicuro' che si basa proprio sulla costruzione di una bolla sanificata dove ospitare i clienti negli alberghi.

Possiamo garantire le procedure di sicurezza, che consentirà di offrire ai clienti la una vacanza senza particolari rischi. La ricettività della nostra regione è stata messa in ginocchio dal covid, siamo convinti che, in attesa dei vaccini, la bolla di sicurezza ci può aiutare a ripartire».

LA BOLLA Insomma anche gli albergatori, dopo le Ferrovie dello Stato (annunciati treni in bolla per ora solo sulla rotta Roma-Milano), pronti ad incamminarsi sulla strada tracciata da Msc Crociere. Tamponi a risposta immediata prima entrare in albergo. La costruzione della bolla sanificata prevede una serie di passaggi di sicurezza che vanno dai tamponi in ingresso e in uscita dalla nave per passeggeri e tutti i componenti dell' equipaggio, a particolari impianti di aria condizionata, alle sanificazioni continue di tutti gli ambienti per arrivare finanche alla possibilità, grazie ad un braccialetto elettronico, di rintracciare immediatamente i contatti nel caso di un passeggero risultato positivo. E poi escursioni con guide e autisti sottoposti a tampone, percorsi stabiliti in base a servizi sul territorio che accettano di entrare all' interno della bolla.

LE CROCIERE Bisogna ripartire ma è chiaro che saranno i vaccini a rimettere in moto il turismo. «Da marzo 2020 - dice il direttore Italia di Msc Crociere, Leonardo Massa - la crocieristica mondiale si è totalmente fermata, nel 2019 nel mondo avevano viaggiato in crociera 30 milioni di persone. Oggi centinaia di navi e migliaia di operatori del settore sono fermi, noi di Msc Crociere siamo stati i primi a ripartire ad agosto con una nave, delle 18 navi che abbiamo in flotta, e abbiamo trasportato in sicurezza, da agosto ad oggi, oltre 40 mila passeggeri nel Mediterraneo occidentale».

Un dato che ha indotto lo stesso ministro del turismo Garavaglia a sperimentare di persona la costruzione della bolla. «Ero curioso di vedere come funziona il protocollo di sicurezza - ha detto - seguito su Msc Crociere che ha permesso



di far ripartire questo settore. Far sapere a tanti italiani che si può andare in sicurezza in crociera anche in questo periodo è certamente un segnale di ottimismo».

IL PASSAPORTO SANITARIO Sì, ottimismo. Lo stesso che spinge sulla strada del passaporto sanitario.



Il Mattino

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Garavaglia ha assicurato che segue la questione con molta attenzione. «È necessario - ha sottolineato - che in relazione all'ipotetica ripartenza nessun Paese abbia vantaggi competitivi. Bisogna ripartire dalla stessa base». Parole accolte con estremo favore dagli operatori turistici che temono di restare indietro rispetto ad altre aree europee. «L'obiettivo - ribadisce il presidente di Federalberghi Campania - è un piano vaccinale capace di non farci restare indietro rispetto ad altri Paesi di grande richiamo turistico. Il passaporto vaccinale e una campagna vaccinale mirata consentirebbe di riaprire immediatamente le grandi rotte internazionali su cui opera la ricettività della Campania».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Riconversione di Tvn, Gianni (Pd) invita Italia Viva e Marietta Tidei a chiarire la propria posizione

CIVITAVECCHIA - "Qualche giorno fa l' onorevole Luciano Noboli, Deputato di Italia Viva e membro della Commissione Trasporti, nel commentare la visita al **Porto** di **Civitavecchia** si è espresso favorevole al rilancio del **porto** e della città, tramite anche 'l' interlocuzione con Enel per le aree disponibili alla trasformazione della Centrale da carbone a gas'. Ritengo questa dichiarazione gravissima". È quanto dichiara il segretario del Pd Stefano Gianni, che aggiunge: "Se Italia Viva stesse davvero lavorando in questa direzione, mentre tutto il territorio si è unito sul fronte diametralmente opposto, sarebbe un atto di ostilità contro le nostre comunità e i nostri concittadini. Confido che Marietta Tidei, autorevole esponente di Italia Viva sul territorio, che nel ricoprire il ruolo di Consigliere Regionale presiede anche una Commissione importante - ha concluso Gianni - smentisca subito il suo collega di partito e si schieri apertamente contro la costruzione di altre centrali a turbogas sul nostro litorale". A dire il vero oggi, nello stesso post su Facebook dell' onorevole Nobili, non risulta più presente la "frase incriminata". Che si sia trattato di un "abbaglio" e di una scarsa conoscenza del territorio, o che sia stato consigliato a modificare il suo post, difficile dirlo.



Porto di Gaeta: vertice in Comune. Musolino, crescerà in prospettiva di quelle che sono le sue potenzialità anche in termini di infrastrutture

(FERPRESS) **Gaeta**, 9 MAR Si è svolto lunedì 8 marzo, un vertice nel comune di **Gaeta** per analizzare le prospettive di sviluppo in termini di infrastrutture e sostenibilità del territorio e dell'aria portuale di **Gaeta**, nel corso del quale è stato presentato il protocollo sulla sicurezza e legalità, che sarà aggiornato con il Presidente dell'Autorità portuale. Un incontro di approfondimento riferisce una nota del Comune presieduto dal Prefetto di Latina Maurizio Falco, alla presenza del Presidente dell'Autorità sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale Pino Musolino, del Presidente della CCIAA LT-FR Giovanni Acampora, del sub-commissario del Comune di Formia Monica Perna. A fare gli onori di casa, il Sindaco di **Gaeta** Cosmo Mitrano, affiancato dagli Assessori Teodolinda Morini e Massimo Magliozzi. Una sfida da cogliere e realizzare ha dichiarato il Prefetto di Latina Maurizio Falco quella della crescita del territorio che avviene contestualmente allo sviluppo del suo **porto** attraverso processi condivisi e sostenibili. Ognuno per sua competenza, deve fare gioco di squadra, agendo insieme per far fronte alle esigenze di un vasto comprensorio che necessita di infrastrutture viarie compatibili con la sostenibilità ambientale. Altrettanto fondamentale la necessità di mettere in campo ogni azione finalizzata a scongiurare interessi particolari. Dobbiamo agire tutti insieme per accompagnare contemporaneamente il processo di sviluppo con il profilo della sicurezza per essere sempre più funzionali per il territorio ed il Governo centrale. Siamo molto lieti commenta il Sindaco Cosmo Mitrano di partecipare attivamente ad un confronto interistituzionale che intende valorizzare e promuovere quelle azioni necessarie alla crescita del territorio in termini di sviluppo infrastrutturale. Ringrazio il Prefetto di Latina Maurizio Falco, per aver fortemente promosso un incontro di approfondimento che ha il compito di analizzare e promuovere azioni concrete a breve termine guardando al futuro con una visione strategica più ampia. La partecipazione del Presidente dell'Autorità Portuale Pino Musolino e del Presidente della Camera di Commercio Latina-Frosinone Giovanni Acampora, del sub-commissario del Comune di Formia Monica Perna, sottolineano l'attenzione e la sensibilità nei confronti di tali tematiche. Questo prosegue Mitrano con il chiaro intento di ragionare in un'ottica comprensoriale inerente argomenti condivisi ed importanti legati al miglioramento della viabilità in proporzione alle potenzialità del **porto** commerciale di **Gaeta**, non trascurando la sostenibilità ambientale e la tutela del tessuto economico-produttivo del comprensorio. Il Presidente Musolino, dopo aver sottolineato un percorso che ci vede uniti nel rilanciare, attraverso il **Porto** di **Gaeta**, un vastissimo territorio gettando le basi per un più ampio programma di rilancio logistico e operativo del sistema portuale locale su scala nazionale ha sottolineato la piena condivisione d'intenti che interessano i progetti di crescita e sviluppo del **porto** commerciale. La vera capacità di un **porto** ha aggiunto Musolino è quella di saper generare export ed il **porto** di **Gaeta**, crescerà in prospettiva di quelle che sono le sue potenzialità anche in termini di infrastrutture. Condividiamo, inoltre, la volontà di agire preventivamente nel distogliere quelle eventuali attenzioni non sane che generano preoccupazioni ed incertezze. Altrettanto importante la posizione espressa dal Presidente della CCIAA LT-FR Giovanni Acampora che guarda alla blue-economy quale risorsa importante per le imprese. Lo sviluppo del **porto** di **Gaeta** ha dichiarato il Presidente di CCIAA non può avvenire se non attraverso un processo di armonizzazione con il sistema produttivo. Su questi temi, noi ci siamo. Occorre risolvere il problema inerente la viabilità che attraversa la



città di Formia che con Gaeta, come ben detto dal Prefetto Falco, rappresenta un tutt'uno. Gaeta e Formia, due città che guardano al porto e a tutto



FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ciò che genera l'economia del mare, quale risorsa di crescita importantissima e legata fortemente alla sostenibilità ambientale.

La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Fare davvero sistema sulla logistica nazionale

CIVITAVECCHIA È un presidente trapiantato e bisogna riconoscere che Pino Musolino venendo da una realtà complessa, si ritrova oggi in una realtà complessa al cubo. Non tanto e con solo per i problemi dell'AdSP del Tirreno Centro-Settentrionale nella quale è da poco entrato, ma per quelli di una generale gestione del cluster portuale nazionale, tra cambi di governo, cambi di ministri e un assetto dell'ex MIT tutto ancora da decifrare. Ci ha concesso, e lo ringraziamo, questa intervista fuori dai denti. Presidente, in attesa che il nuovo Governo chiarisca le direttive sulla logistica portuale italiana, anche in rapporto a quelli che appaiono i diktat della UE, quali sono a suo parere le priorità da affrontare in tempi brevi? Innanzitutto l'Italia ha bisogno di rendersi conto che attraverso la propria capacità di connettersi con il Continente e, all'interno del Mediterraneo, con i paesi limitrofi, passa la grande maggioranza delle opportunità di crescita e di sviluppo economico del Paese. Questo significa dover pensare in maniera sistemica e organica sia a quello che serve, sia a quello che c'è già e andrebbe messo maggiormente a reddito. Il lavoro di coordinamento di tali politiche, che doveva essere impostato in sede di conferenza dei presidenti, non è mai stato effettivamente portato alla sua massima capacità. È necessario quindi riprendere fino in fondo gli obiettivi del piano strategico nazionale sulla portualità e la logistica, magari aggiornandoli, coordinando la conferenza con un lavoro di tessitura di rapporti e di confronto con i vari operatori del cluster per essere sempre allineati alle necessità e alle istanze che provengono dai mercati. La sua precedente esperienza da presidente ha avuto anche momenti di tensione con il cluster portuale. Quanto possono dipendere queste eventuali divergenze, pesanti anche in altri sistemi portuali, dalla mancanza di chiarezza di certe prerogative di legge, mai aggiornate con l'attesa riforma della riforma? In realtà nella mia precedente esperienza non ho avuto particolari momenti di tensione col cluster, ci sono stati invece momenti di strumentalizzazione da parte di qualcuno che rappresentava gli enti locali. Con il cluster portuale invece ho sempre avuto un ottimo rapporto e relazioni molto fitte, non necessariamente sempre condividendone pienamente tutte le visioni, ma sicuramente scambiando fattivamente idee e proposte. Le divergenze spesso capitano anche perché c'è una scarsa consapevolezza di quali siano i ruoli e di come questi ruoli debbano essere esercitati in chiarezza. Sarebbe opportuno che in un'ottica di efficientamento, si provvedesse alla redazione di norme più chiare e puntuali, che definissero in maniera definitiva competenze e ruoli sia dell'authority che dei vari soggetti chiamati a partecipare ai vari organi della medesima. Se però alle Autorità di Sistema Portuale viene demandato il fondamentale ruolo di definizione delle strategie e del disegno dei porti del futuro, devono anche essere dati adeguati poteri, dai quali peraltro discendono significative responsabilità, che non possono essere sempre messi in discussione da qualsiasi componente del cluster. Il moltiplicarsi di centri di discussione, e l'assottigliarsi della capacità direzionale e di prospettiva rappresentata da una associazione dei porti italiani debole e scarsamente rappresentativa, ha rappresentato in questi anni la ricetta perfetta per alimentare questo tipo di tensioni e difficoltà. Il sistema del Tirreno Centro-Settentrionale che lei è stato chiamato a gestire è un esempio della complessità di pianificare senza incorrere in raffiche di TAR o peggio. Civitavecchia è anche un nodo importante delle Autostrade del Mare. Ritene che ci sia a livello generale, e anche di Governo, la piena consapevolezza dell'importanza del trasporto marittimo anche per il rilancio dell'economia specie del Sud? In tutta onestà, e senza voler esprimere alcun giudizio, credo che complessivamente per il sistema Paese, e a maggior ragione per il Centro e Sud Italia, ci sia stata negli anni una scarsa consapevolezza dell'importanza del trasporto marittimo.



La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Mi permetto solo di sottolineare come le Autostrade del Mare, che potrebbero rappresentare una enorme opportunità, stante anche la difficoltà, dovuta alle caratteristiche fisiche e geografiche, di sviluppare significative connessioni di terra nel Centro e Sud Italia, siano state poco considerate e incentivate, se non in tempi estremamente recenti. Il nostro paese peraltro è leader europeo e mondiale sullo Short Sea Shipping, quasi senza rendersene conto. Ritengo che soprattutto nel prossimo futuro, anche in considerazione dell'importanza crescente del continente africano, per il Centro-Sud rafforzare le connettività che puntano all'intermodalità sia un elemento di grande forza per sostenere e sviluppare l'economia. Si imputa spesso come hanno sostenuto di recente sulle nostre pagine i suoi colleghi Sommariva e Monti la mancanza di un vero rapporto continuato del sistema dei porti con il MIT alla non attivazione della conferenza dei presidenti delle **AdSP** come invece prevedeva la riforma. Perché c'è stato questo vuoto? E si è fatto abbastanza per ovviare da parte di **Assoport** e di tutti voi? Come già dicevo in precedenza, la mancata piena attivazione della conferenza dei presidenti rappresenta nell'attuale architettura sicuramente un limite alla possibilità di sfruttarne tutto il potenziale. Non posso certo ragionare per il lato MIT, ma è evidente, e questa autocritica andrebbe fatta in maniera molto aperta e molto laica, che **Assoport** non abbia svolto quel ruolo di elaborazione, studio, pungolo che dovrebbe essere la sua vocazione naturale. Non ci deve essere timore del confronto, nella misura in cui si fanno circolare idee e proposte mirate alla creazione e al rafforzamento di politiche industriali per il Paese, nelle quali i porti hanno sicuramente un ruolo fondamentale. Per fare questo c'è ovviamente la necessità di elaborare ma anche di presentare e sostenere pubblicamente le proprie posizioni, che sono ovviamente tecniche, in quanto il nostro ruolo è tale. La UE ha posto un ultimatum sulla tassazione delle **AdSP** come strutture privatistiche. Ricorsi in atto a parte, ritiene che sarebbe opportuno rivedere la natura giuridica delle stesse **AdSP**? Qui il tema vero non verte sul rivedere la natura giuridica delle **AdSP**: si tratta di trovare tecnicamente la soluzione che garantisca la risposta almeno parziale alle censure mosse dall'Europa, mantenendo comunque la specificità del nostro sistema portuale nazionale. Il voler collegare questo a un cambiamento di natura giuridica è un tentativo di accelerazione non necessariamente collegato da un punto di vista logico. Dopodiché sono anche aperto a una discussione a 360° a patto che si studi con molta attenzione ogni aspetto delle varie ipotesi in campo soppesando bene i pro e i contro di ogni possibile scelta, per evitare di trovarci di qui a qualche anno a doverci nuovamente lamentare delle difficoltà poste dall'eventuale nuovo sistema adottato. Le grandi compagnie di navigazione diventano sempre più anche terminalisti, in accordo ma anche in competizione con fondi d'investimento: un cambiamento che pone problemi al vecchio ordinamento portuale e ad alcune delle sue categorie storiche (agenti, spedizionieri) ma che sembra inarrestabile. Il suo parere? CIVITAVECCHIA È un presidente trapiantato e bisogna riconoscere che Pino Musolino venendo da una realtà complessa, si ritrova oggi in una realtà complessa al cubo. Non tanto e con solo per i problemi dell'**AdSP** del Tirreno Centro-Settentrionale nella quale è da poco entrato, ma per quelli di una generale gestione del cluster portuale nazionale, tra cambi di governo, cambi di ministri e un assetto dell'ex MIT tutto ancora da decifrare. Ci ha concesso, e lo ringraziamo, questa intervista fuori dai denti. Presidente, in attesa che il nuovo Governo chiarisca le direttive sulla logistica portuale italiana, anche in rapporto a quelli che appaiono i diktat della UE, quali sono a suo parere le priorità da affrontare in tempi brevi? Innanzitutto l'Italia ha bisogno di rendersi conto che attraverso la propria capacità di connettersi con il Continente e, all'interno del Mediterraneo, con i paesi limitrofi, passa la grande maggioranza delle opportunità di crescita e di sviluppo economico del Paese. Questo significa dover pensare in maniera sistemica e organica sia a quello che serve, sia a quello che c'è già e andrebbe messo maggiormente a reddito. Il lavoro di coordinamento di tali politiche, che doveva essere impostato in sede di conferenza dei presidenti, non è mai stato effettivamente portato alla sua massima capacità. È necessario quindi riprendere fino in fondo gli obiettivi del piano strategico nazionale sulla portualità e la logistica, magari atualizzandoli,

coordinando la conferenza con un lavoro di tessitura di rapporti e di confronto con i vari operatori del cluster per essere sempre allineati alle necessità e alle istanze che provengono dai mercati. La sua precedente esperienza da presidente ha avuto anche momenti di tensione con il cluster portuale. Quanto possono dipendere queste eventuali divergenze, pesanti anche in altri



La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

sistemi portuali, dalla mancanza di chiarezza di certe prerogative di legge, mai aggiornate con l'attesa riforma della riforma? In realtà nella mia precedente esperienza non ho avuto particolari momenti di tensione col cluster, ci sono stati invece momenti di strumentalizzazione da parte di qualcuno che rappresentava gli enti locali. Con il cluster portuale invece ho sempre avuto un ottimo rapporto e relazioni molto fitte, non necessariamente sempre condividendone pienamente tutte le visioni, ma sicuramente scambiando fattivamente idee e proposte. Le divergenze spesso capitano anche perché c'è una scarsa consapevolezza di quali siano i ruoli e di come questi ruoli debbano essere esercitati in chiarezza. Sarebbe opportuno che in un'ottica di efficientamento, si provvedesse alla redazione di norme più chiare e puntuali, che definissero in maniera definitiva competenze e ruoli sia dell'authority che dei vari soggetti chiamati a partecipare ai vari organi della medesima. Se però alle Autorità di Sistema Portuale viene demandato il fondamentale ruolo di definizione delle strategie e del disegno dei porti del futuro, devono anche essere dati adeguati poteri, dai quali peraltro discendono significative responsabilità, che non possono essere sempre messi in discussione da qualsiasi componente del cluster. Il moltiplicarsi di centri di discussione, e l'assottigliarsi della capacità direzionale e di prospettiva rappresentata da una associazione dei porti italiani debole e scarsamente rappresentativa, ha rappresentato in questi anni la ricetta perfetta per alimentare questo tipo di tensioni e difficoltà. Il sistema del Tirreno Centro-Settentrionale che lei è stato chiamato a gestire è un esempio della complessità di pianificare senza incorrere in raffiche di TAR o peggio. Civitavecchia è anche un nodo importante delle Autostrade del Mare. Ritiene che ci sia a livello generale, e anche di Governo, la piena consapevolezza dell'importanza del trasporto marittimo anche per il rilancio dell'economia specie del Sud? In tutta onestà, e senza voler esprimere alcun giudizio, credo che complessivamente per il sistema Paese, e a maggior ragione per il Centro e Sud Italia, ci sia stata negli anni una scarsa consapevolezza dell'importanza del trasporto marittimo. Mi permetto solo di sottolineare come le Autostrade del Mare, che potrebbero rappresentare una enorme opportunità, stante anche la difficoltà, dovuta alle caratteristiche fisiche e geografiche, di sviluppare significative connessioni di terra nel Centro e Sud Italia, siano state poco considerate e incentivate, se non in tempi estremamente recenti. Il nostro paese peraltro è leader europeo e mondiale sullo Short Sea Shipping, quasi senza rendersene conto. Ritengo che soprattutto nel prossimo futuro, anche in considerazione dell'importanza crescente del continente africano, per il Centro-Sud rafforzare le connettività che puntano all'intermodalità sia un elemento di grande forza per sostenere e sviluppare l'economia. Si imputa spesso come hanno sostenuto di recente sulle nostre pagine i suoi colleghi Sommariva e Monti la mancanza di un vero rapporto continuato del sistema dei porti con il MIT alla non attivazione della conferenza dei presidenti delle **AdSP** come invece prevedeva la riforma. Perché c'è stato questo vuoto? E si è fatto abbastanza per ovviare da parte di **Assoporti** e di tutti voi? Come già dicevo in precedenza, la mancata piena attivazione della conferenza dei presidenti rappresenta nell'attuale architettura sicuramente un limite alla possibilità di sfruttarne tutto il potenziale. Non posso certo ragionare per il lato MIT, ma è evidente, e questa autocritica andrebbe fatta in maniera molto aperta e molto laica, che **Assoporti** non abbia svolto quel ruolo di elaborazione, studio, pungolo che dovrebbe essere la sua vocazione naturale. Non ci deve essere timore del confronto, nella misura in cui si fanno circolare idee e proposte mirate alla creazione e al rafforzamento di politiche industriali per il Paese, nelle quali i porti hanno sicuramente un ruolo fondamentale. Per fare questo c'è ovviamente la necessità di elaborare ma anche di presentare e sostenere pubblicamente le proprie posizioni, che sono ovviamente tecniche, in quanto il nostro ruolo è tale. La UE ha posto un ultimatum sulla tassazione delle **AdSP** come strutture privatistiche. Ricorsi in atto a parte, ritiene che sarebbe opportuno rivedere la natura giuridica delle stesse **AdSP**? Qui il tema vero non verte sul rivedere la natura giuridica delle **AdSP**: si tratta di trovare tecnicamente la soluzione che garantisca la risposta almeno parziale alle censure mosse dall'Europa, mantenendo comunque la specificità del nostro sistema portuale nazionale. Il voler collegare

questo a un cambiamento di natura giuridica è un tentativo di accelerazione non necessariamente collegato da un punto di vista logico. Dopodiché sono anche aperto a una discussione a 360° a patto che si studi con molta attenzione ogni aspetto delle varie ipotesi in campo soppesando bene i pro e i contro di ogni possibile scelta, per evitare di trovarci di qui a



La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

qualche anno a doverci nuovamente lamentare delle difficoltà poste dall'eventuale nuovo sistema adottato. Le grandi compagnie di navigazione diventano sempre più anche terminalisti, in accordo ma anche in competizione con fondi d'investimento: un cambiamento che pone problemi al vecchio ordinamento portuale e ad alcune delle sue categorie storiche (agenti, spedizionieri) ma che sembra inarrestabile. Il suo parere? È evidente che in questi ultimi anni sono intervenuti fenomeni di grande cambiamento nella struttura dell'economia e delle società che si occupano di shipping e pensare di voler rifiutare quanto è già presente e sviluppato nel mercato sarebbe assolutamente velleitario. Chiaro che fenomeni di concentrazione rappresentati da forme quali il 3PL, 4PL o 5PL possano comportare anche significativi rischi per il potenziale coefficiente di monopolismo insito. Altri aspetti, come la trasformazione del ruolo di agente e spedizioniere, sono a loro volta oggetto di grandi mutazioni che probabilmente vedranno significative modifiche di tali professioni nel futuro. Però è altrettanto vero che nei processi economici da sempre subentrano costanti momenti di cambiamento e di evoluzione, nei quali alcune caratteristiche si perdono, ma altre di nuove si riacquistano. Credo che il vero segreto sia mantenere livelli molto alti di qualità e di formazione professionale e la capacità, questo sì, di superare una certa frammentazione e un certo nanismo imprenditoriale che, nello scenario di competizione globale, non permette più di poter competere alla pari.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

Napoli, passerella San Vincenzo CDP avvia studio

Napoli. 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.



Porto, scoperta discarica abusiva liquami speciali finivano in mare

IL BLITZ

IL BLITZ Giuseppe Crimaldi Il Porto di Napoli trasformato in discarica. Nuovo blitz dei militari della Guardia di Finanza ed ennesima inquietante scoperta: oltre 100 tonnellate di rifiuti speciali sono stati scoperti e sequestrati nell' area prospiciente il varco Bausan. Denunciato uno degli amministratori della «Soteco», che ha in carico la gestione della zona.

L' INTERVENTO Ad entrare in azione sono stati gli uomini del Secondo Gruppo della Guardia di Finanza di Napoli, che da mesi si dedicano a specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio proprio nell' area portuale partenopea.

Le fiamme gialle hanno individuato un' area di circa 600 metri quadri in cui erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, parte dei quali classificabili quali «pericolosi»: pneumatici, mezzi pesanti, motori e batterie meccaniche, materiali ferrosi di vario tipo. Individuato anche un contenitore dal quale fuoriuscivano liquidi che colavano in un «fiume sotterraneo tombato», e che sono ora oggetto di analisi chimiche per individuarne provenienza e natura.

LE VERIFICHE La scoperta dei militari del comando provinciale di Napoli diretto dal generale Gabriele Failla è solo l' ultimo capitolo di una lunga serie di interventi che confermano le condizioni di precarietà e degrado in cui versa il Porto. Indagini coordinate dal tenente colonnello Dario Marano.

Il sito di stoccaggio illegale si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione dei container. Parlavamo dei liquami probabilmente tossici: sono state individuate anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell' Arpac di Napoli e dell' Area Tecnica dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti che sono confluiti nel fiume Pollena, che sfocia nel mare. Al termine del blitz l' intera area è stata sottoposta a sequestro e l' amministratore della azienda Soteco - un 58enne di Pozzuoli - è stato denunciato alla Procura della Repubblica per inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata.

I PRECEDENTI Non è purtroppo la prima volta che il Porto finisce nel mirino di finanzieri per ragioni legate a traffici di rifiuti speciali e a sversamenti abusivi. Almeno quattro i precedenti più recenti.

Una situazione - come emerge dai precedenti sequestri e come confermano al «Mattino» fonti investigative - che è frutto di un mix di disattenzioni e sciatterie di chi dovrebbe invece avere massima cura delle zone interessate». LE INDAGINI L' intervento di ieri ha dimostrato come, nel colpevole silenzio di chi avrebbe dovuto invece sorvegliare e denunciare, ampie aree del Porto si siano trasformate in discariche a cielo aperto: zone riconducibili più ad uno «scasso» che non quelle che si addicono ad uno scalo marittimo di rilevanza nazionale e internazionale. Le indagini proseguono.

Solo due settimane fa sempre i finanzieri del Secondo Gruppo individuarono un' altra mega-discarica nella quale erano state riversate addirittura cinquecento tonnellate di rifiuti speciali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Agro24

Napoli

Sequestrate 100 tonnellate di rifiuti speciali nel porto di Napoli

Cento tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza alcuna autorizzazione all'interno del porto di Napoli sono stati sequestrati dalla Guardia di Finanza. I finanziari del Il Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nel sedime portuale partenopeo un' area di circa 600 metri quadri dove erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, alcuni classificabili come "pericolosi". Il sito di stoccaggio. Il sito di stoccaggio illegale, riferisce una nota delle Fiamme Gialle, si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container. Sono state inoltre individuate dai baschi verdi, anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell' Arpac di Napoli e dell' Area Tecnica dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale**, perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti e poi confluiti nel fiume Pollena che affluisce direttamente al mare. L' intera area è stata sottoposta a sequestro e il responsabile, un 58enne di Pozzuoli, è stato denunciato all' **Autorità** Giudiziaria per inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata. Leggi anche Covid, oggi riunione del Cts su nuove misure. Ipotesi zona rossa in tutta Italia Aska.

Sequestri rifiuti speciali nel porto di Napoli

Cento tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza alcuna autorizzazione all'interno del porto di Napoli sono stati sequestrati dalla Guardia di Finanza. I finanziari del Il Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nel sedime portuale partenopeo un' area di circa 600 metri quadri dove erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, alcuni classificabili come "pericolosi". Il sito di stoccaggio. Il sito di stoccaggio illegale, riferisce una nota delle Fiamme Gialle, si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container. Sono state inoltre individuate dai baschi verdi, anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell' Arpac di Napoli e dell' Area Tecnica dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale**, perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti e poi confluiti nel fiume Pollena che affluisce direttamente al mare. L' intera area è stata sottoposta a sequestro e il responsabile, un 58enne di Pozzuoli, è stato denunciato all' **Autorità** Giudiziaria per inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata. Leggi anche Covid, oggi riunione del Cts su nuove misure. Ipotesi zona rossa in tutta Italia Aska.

Sequestrate 100 tonnellate di rifiuti speciali nel porto di Napoli. Operazione della Gdf: denunciato il proprietario dell'area Milano.

Cento tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza alcuna autorizzazione all'interno del porto di Napoli sono stati sequestrati dalla Guardia di Finanza. I finanziari del Il Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nel sedime portuale

Ansa

Napoli

Sequestrata area con 100 tonnellate rifiuti nel porto

(ANSA) - **NAPOLI**, 09 MAR - Il Comando Provinciale della Guardia di Finanza di **Napoli** ha sottoposto a sequestro all'interno del **porto** 100 tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza autorizzazione. I finanzieri del II Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nell'area portuale partenopea un'area di circa 600 metri quadri in cui erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, parte dei quali classificabili quali "pericolosi". Il sito di stoccaggio illegale si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container. Sono state inoltre individuate dalle Fiamme Gialle, anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell'Arpac di **Napoli** e dell'Area Tecnica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti che sono confluiti nel fiume Pollena che finisce nel mare. Al termine l'intera area è stata sottoposta a sequestro e un 58enne di Pozzuoli, è stato denunciato all'Autorità Giudiziaria per inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata. (ANSA).



Anteprima 24

Napoli

Napoli, ritrovate tonnellate di rifiuti pericolosi nel porto

Napoli - Il comando provinciale della guardia di finanza di Napoli ha sottoposto a sequestro all' interno del porto 100 tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza alcuna autorizzazione. I finanzieri del Il Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nel sedime portuale partenopeo un' area di circa

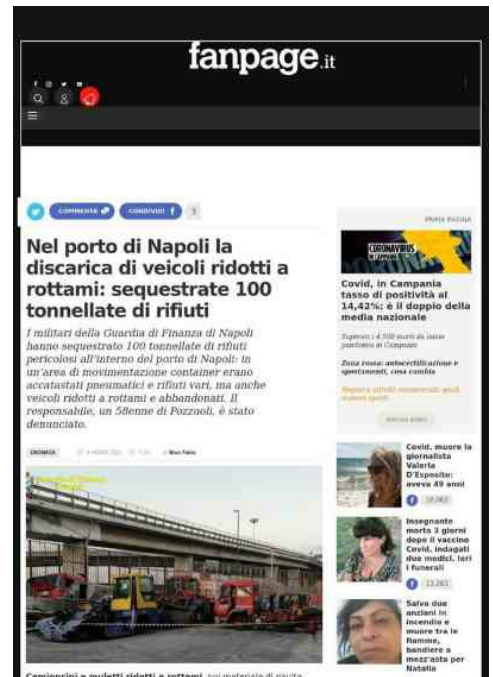
Tempo di lettura: 1 minuto Napoli - Il comando provinciale della guardia di finanza di Napoli ha sottoposto a sequestro all' interno del porto 100 tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza alcuna autorizzazione. I finanzieri del Il Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nel sedime **portuale** partenopeo un' area di circa 600 metri quadri in cui erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, parte dei quali classificabili quali 'pericolosi'. Il sito di stoccaggio illegale si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container. Sono state inoltre individuate dalle Fiamme Gialle, anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell' Arpac di Napoli e dell' Area Tecnica dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti che sono confluiti nel fiume Pollena che affluisce direttamente al mare. Al termine l' intera area è stata sottoposta a sequestro e il responsabile, un 58enne di Pozzuoli, è stato denunciato all' **Autorità** Giudiziaria per inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata.



Nel porto di Napoli la discarica di veicoli ridotti a rottami: sequestrate 100 tonnellate di rifiuti

Nico Falco

Camioncini e muletti ridotti a rottami, poi materiale di risulta vario, pneumatici. Tutto accatastato in un piazzale all'interno del Porto di Napoli, utilizzato da una società per la sosta e la movimentazione di container, che era stato trasformato in una discarica dove abbandonare i mezzi di lavoro oltre a rottami di vario genere. Lo hanno scoperto i militari del Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Napoli, durante uno dei servizi di analisi di rischio e osservazione del territorio; sotto sequestro un'area di circa 600 metri quadrati, su cui erano stoccate 100 tonnellate di rifiuti speciali e pericolosi. Durante i sopralluoghi, effettuati col supporto del personale dell'Arpac di Napoli e dell'Area Tecnica dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, le fiamme gialle hanno inoltre individuato perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti che sono confluiti nel fiume Pollena, che affluisce direttamente al mare. Al termine dell'operazione l'intera area è stata sottoposta a sequestro. Tra i materiali sequestrati, tutti accatastati senza alcun tipo di autorizzazione e senza seguire le norme sullo smaltimento, anche rifiuti considerati pericolosi per la presenza di parti altamente inquinanti: i veicoli abbandonati non erano stati "bonificati" ma semplicemente le carcasse erano state lasciate sulla piazzola e in parte smontati, probabilmente per riutilizzare pneumatici e pezzi di ricambio ancora in buone condizioni. Il responsabile del sito, un 58enne di Pozzuoli, è stato denunciato all'**Autorità** Giudiziaria: dovrà rispondere di inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata.



Inquinamento ambientale al porto di Napoli, sequestrate 100 tonnellate di rifiuti

Il Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Napoli ha sequestrato all'interno del porto 100 tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza alcuna autorizzazione. I finanzieri del II Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nel sedime portuale partenopeo un'area di circa 600 metri quadri in cui erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, parte dei quali classificabili quali "pericolosi". Il sito di stoccaggio illegale si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container. Sono state inoltre individuate dalle Fiamme Gialle, anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell'Arpac di Napoli e dell'Area Tecnica dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti che sono confluiti nel fiume Pollena che affluisce direttamente al mare. Al termine l'intera area è stata sottoposta a sequestro e il responsabile, un 58enne di Pozzuoli, è stato denunciato all'**Autorità** Giudiziaria per inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata.

The screenshot shows the website 'ilgiornalelocale.it' with a navigation menu at the top including 'HOME', 'CRONACA', 'NOLANO', 'OPINIA', 'VERUVIANO', 'POLITICA', and 'SPETTACOLI'. The main content area features a large image of a port area with a headline: 'Inquinamento ambientale al porto di Napoli, sequestrate 100 tonnellate di rifiuti'. Below the image is a short text snippet: 'Il Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Napoli ha sequestrato all'interno del porto 100 tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza alcuna autorizzazione. I finanzieri del II Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nel sedime portuale partenopeo un'area di circa 600 metri quadri in cui erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, parte dei quali classificabili quali "pericolosi". Il sito di stoccaggio illegale si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container. Sono state inoltre individuate dalle Fiamme Gialle, anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell'Arpac di Napoli e dell'Area Tecnica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti che sono confluiti nel fiume Pollena che affluisce direttamente al mare. Al termine l'intera area è stata sottoposta a sequestro e il responsabile, un 58enne di Pozzuoli, è stato denunciato all'Autorità Giudiziaria per inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata.'

Other visible elements include a search bar at the top right, a 'PUBBLICITÀ' section with various ads like 'TASCABILI EINAUDI -20%', '43', 'Kappa AUTHENTIC', and 'ibs.it', and a 'PUBBLICITÀ' section at the bottom with a 'Kappa' logo.

Cento tonnellate di rifiuti nel Porto di Napoli: scatta la maxi-operazione

Da Luca Vitale

Il Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Napoli ha sottoposto a sequestro all'interno del porto 100 tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza alcuna autorizzazione. I finanzieri del II Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nel sedime portuale partenopeo un'area di circa 600 metri quadri. Qui erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, parte dei quali classificabili quali "pericolosi". Il sito di stoccaggio illegale si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container. Anche liquami Individuate inoltre dalle Fiamme Gialle, anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell'ARPAC di Napoli e dell'Area Tecnica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, perdite di fluidi. Tutti provenienti dai mezzi pesanti che sono confluiti nel fiume Pollena che affluisce direttamente al mare. Al termine l'intera area è sottoposta a sequestro e il responsabile, un 58enne di Pozzuoli, è denunciato all'Autorità Giudiziaria. L'accusa è inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata.



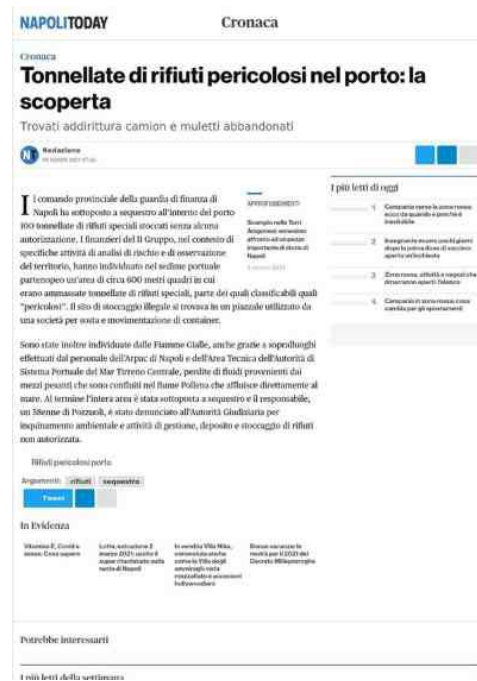
Napoli Today

Napoli

Tonnellate di rifiuti pericolosi nel porto: la scoperta

Trovati addirittura camion e muletti abbandonati

Il comando provinciale della guardia di finanza di Napoli ha sottoposto a sequestro all'interno del porto 100 tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza alcuna autorizzazione. I finanzieri del II Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nel sedime **portuale** partenopeo un'area di circa 600 metri quadri in cui erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, parte dei quali classificabili quali "pericolosi". Il sito di stoccaggio illegale si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container. Sono state inoltre individuate dalle Fiamme Gialle, anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell'Arpac di Napoli e dell'Area Tecnica dell'Autorità di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti che sono confluiti nel fiume Pollena che affluisce direttamente al mare. Al termine l'intera area è stata sottoposta a sequestro e il responsabile, un 58enne di Pozzuoli, è stato denunciato all'**Autorità** Giudiziaria per inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata.



Napoli Village

Napoli

Sequestrata un' area con 100 tonnellate di rifiuti nel porto di Napoli (VIDEO)

NAPOLI - Il Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Napoli ha sottoposto a sequestro all' interno del porto 100 tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza autorizzazione. I finanziari del II Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nell' area portuale partenopeo un' area di circa 600 metri []

NAPOLI - Il Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Napoli ha sottoposto a sequestro all' interno del porto 100 tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza autorizzazione. I finanziari del II Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nell' area portuale partenopeo un' area di circa 600 metri quadri in cui erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, parte dei quali classificabili quali 'pericolosi'. Il sito di stoccaggio illegale si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container. Sono state inoltre individuate dalle Fiamme Gialle, anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell' Arpac di Napoli e dell' Area Tecnica dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti che sono confluiti nel fiume Pollena che finisce nel mare. Al termine l' intera area è stata sottoposta a sequestro e un 58enne di Pozzuoli, è stato denunciato all' **Autorità** Giudiziaria per inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata.

Sequestrata un'area con 100 tonnellate di rifiuti nel porto di Napoli (VIDEO)

NAPOLI - Il Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Napoli ha sottoposto a sequestro all' interno del porto 100 tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza autorizzazione.

I finanziari del II Gruppo, nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio, hanno individuato nell' area portuale partenopeo un' area di circa 600 metri quadri in cui erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, parte dei quali classificabili quali "pericolosi".

Il sito di stoccaggio illegale si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container.

Punto Agro News

Napoli

Napoli, sequestrati in porto 100 tonnellate di rifiuti speciali

Il comando provinciale della Guardia di Finanza di Napoli ha sottoposto a sequestro all'interno del porto 100 tonnellate di rifiuti speciali, di cui alcuni "pericolosi", stoccati senza alcuna autorizzazione. I rifiuti erano ammassati in un'area di circa 600 metri quadri. Il sito di stoccaggio illegale si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container. Sono state inoltre individuate dalle Fiamme Gialle, anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell'ARPAC di Napoli e dell'Area Tecnica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti che sono confluiti nel fiume Pollena che affluisce direttamente al mare. Al termine l'intera area è stata sottoposta a sequestro e il responsabile, un 58enne di Pozzuoli, è stato denunciato all'Autorità Giudiziaria per inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata.



Torre Channel

Napoli

Napoli - Maxi sequestro di rifiuti speciali, denunciato 58enne

Napoli - Maxi sequestro di rifiuti speciali, denunciato 58enne Il Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Napoli ha sottoposto a sequestro all'interno del porto 1 00 tonnellate di rifiuti speciali stoccati senza alcuna autorizzazione. I finanziari del II Gruppo , nel contesto di specifiche attività di analisi di rischio e di osservazione del territorio , hanno individuato nel sedime **portuale** partenopeo un' area di circa 6 00 metri quadri in cui erano ammassate tonnellate di rifiuti speciali, parte dei quali classificabili quali 'pericolosi'. Il sito di stoccaggio illegale si trovava in un piazzale utilizzato da una società per sosta e movimentazione di container. Sono state inoltre individuate dalle Fiamme Gialle , anche grazie a sopralluoghi effettuati dal personale dell' ARPAC di Napoli e dell' Area Tecnica dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale** , perdite di fluidi provenienti dai mezzi pesanti che sono confluiti nel fiume Pollena che affluisce direttamente al mare. Al termine l' intera area è stata sottoposta a sequestro e il responsabile, un 58enne di Pozzuoli, è stato denunciato all' **Autorità** Giudiziaria per inquinamento ambientale e attività di gestione, deposito e stoccaggio di rifiuti non autorizzata . _____.

Redazione Torrechannel.it



Napoli - Maxi sequestro di rifiuti speciali, denunciato 58enne



Recupero Acque Industriali
Recupero Acque Industriali

I porti adriatici verso il rilancio A Bari si punta sulle crociere

I cinque porti dell' area adriatica si rilanciano con alcune opere finanziate grazie a 750 milioni a favore dell' Autorità del Mare Adriatico Meridionale.

Nello scalo di Bari previsto il progetto del Parco del Castello mentre a San Cataldo pronte strutture per Guardia Costiera e porto turistico; il nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti e la realizzazione del dente di attracco nella darsena interna del molo San Vito.

A Costa Morena (Brindisi), lavori per un pontile a briccole, la vasca idrica di accumulo e la messa in sicurezza delle torri faro. A Brindisi tra gli altri completati gli accosti di Santa Apollinare, i banchinamenti dell' area ex British-Gas e la bonifica dell' area ex Pol. Infine nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli saranno realizzate strutture leggere di accoglienza passeggeri.

Teresa Bellanova (foto), viceministra alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, lancia un appello all' **Authority**: «Ora procedete in un' unica direzione».

)



Progetti porti pugliesi arrivano 750 milioni

Bari, Monopoli, Brindisi, Manfredonia, Barletta

I BARI. L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto l' ammissione a finanziamento di fondi, in alcuni casi con riserva, per una somma complessiva di 750 milioni di euro per finanziare un parco progetti nei cinque porti di Bari, Monopoli, Brindisi, Manfredonia e Barletta.

Si tratta prevalentemente di fondi Por, Pon, Interreg, Cipe, Pac e Recovery plan. Per tutti e cinque i porti si prevede l' evoluzione della piattaforma Gaia a supporto della interoperabilità con il **sistema** logistico regionale, nazionale e globale. Per Bari e Brindisi sono previsti lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Ironing. C' è poi il progetto del Parco del Castello di Bari e i 200 milioni, già assegnati, per la camionale; a San Cataldo infrastrutture per Guardia Costiera e porto turistico; il nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti e la realizzazione del dente di attracco alla banchina «Capitaneria» nella darsena interna del molo San Vito. A Costa Morena (Brindisi), previsti la realizzazione di un pontile a bricole, la vasca idrica di accumulo e la vasca di colmata e la messa in sicurezza delle torri faro. Ancora a Brindisi il completamento degli accosti di S.

Apollinare, banchinamenti dell' area ex British -Gas, la bonifica e messa in sicurezza dell' area ex Pol, l' ammodernamento della stazione navale della Marina Militare e la ristrutturazione del prospetto lato mare dell' ex Stazione Marittima. Nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli è in programma la realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri.

Sulla questione interviene la viceministra alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Teresa Bellanova: «Sono convinta, e non da adesso, della centralità del mare e del **sistema portuale** per lo sviluppo e il rilancio del nostro Paese. A maggior ragione per il Mezzogiorno anche in relazione alla crescente rilevanza dell' area mediterranea nei flussi commerciali confermata, ad esempio, dall' aumento di merce movimentata dai porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli in questi ultimi mesi rispetto agli scorsi anni».

«Saluto con soddisfazione e la ritengo meritevole della giusta attenzione - aggiunge - la strategia di **sistema** messa in campo dall' **Autorità portuale** del Mare Adriatico Meridionale per i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e il parco progetti ammesso a finanziamento, finalizzato a qualificare l' assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del **sistema**. Faccio mio l' invito del presidente dell' au torità - conclude Bellanova - a navigare, ognuno nel proprio ruolo e nelle proprie funzioni, in un' unica direzione, elemento fondamentale per la messa a dimora di un vero e proprio **sistema** territoriale capace di individuare gli snodi fondamentali, e i porti meridionali sono sicuramente tra questi, su cui orientare un nuovo sviluppo e in quella direzione investire risorse, competenze, know how, passione».

E, con una nota, interviene il coordinatore regionale di Forza Italia, Mauro D' Attis: «La Puglia è pronta a lanciare la sfida in termini di dotazioni infrastrutturali e di competitività dei porti della regione. Il tutto, grazie alla capacità di programmazione dell' **Autorità di Sistema Portuale** dell' Adriatico Meridionale che è riuscita ad ottenere l' ammissione a finanziamento di progetti per oltre 750 milioni di euro riferiti ai porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta.



Crociere e darsena turistica pioggia di euro sul porto

Camionale strategica per lo sviluppo di Zes, retroporto e zona industriale

Una pioggia di milioni sull' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale.

Si tratta di 750 milioni di euro per finanziare un parco progetti nei porti di Bari, Monopoli, Brindisi, Manfredonia e Barletta. L' ente ha ottenuto l' ammissione a finanziamento di fondi - Por, Pon, Interreg, Cipe, Pac e Recovery plan - in alcuni casi con riserva, che permetteranno di migliorare efficienza, qualità dei servizi e competitività delle strutture portuali, anche nell' ottica dell' imminente istituzione della Zona economica speciale (Zes) e della Zona franca doganale (Zfd).

Dal Parco del castello alla strada camionale, passando per il porto turistico, il nuovo terminal crociere e l' elettrificazione dei servizi da terra per le navi (il cosiddetto cold ironing), è tanta la carne al fuoco. «Abbiamo inserito progetti pronti e finanziati, pronti ad andare in gara e ad essere cantierizzati», spiega Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale**. «Si tratta di opere infrastrutturali capaci di generare Pil e favorire la ripresa post Covid», aggiunge portando ad esempio i 200 milioni (di cui oltre 80 di pertinenza dell' **Autorità portuale**), già assegnati, per la strada camionale, «destinata a favorire lo sviluppo del retroporto e della Zes Adriatica».

La cosiddetta camionale - la stazione appaltante è la Città metropolitana - è nella fase di progettazione. «Si tratta dell' intervento più importante e strategico per il territorio. È da proporre un percorso accelerato perché crea un collegamento adeguato tra porto e zona industriale e sarà utile a far crescere la Zes, valorizzando il retroporto», dice ancora Patroni Griffi.

C' è poi il progetto del Parco del Castello di Bari (28,5 milioni, ammesso con riserva), un intervento considerevole che comprende anche la riqualificazione urbana dell' area tra la città vecchia e il lungomare. A San Cataldo poi, è prevista la creazione di infrastrutture per la Guardia Costiera - che potrà accogliere tre grandi pattugliatori - e il porto turistico (36 milioni) con oltre 260 posti barca per ospitare imbarcazioni da diporto di lunghezza superiore ai 12 metri e yacht extralusso.

«Anche queste opere saranno un volano per l' economia di tutta l' area», dice ancora il presidente, rivelando l' imminente pubblicazione della ricerca di mercato finalizzata ad individuare il soggetto privato interessato a costruzione e gestione delle strutture di approdo.

Riflettori anche sul nuovo terminal passeggeri per crociere e traghetti, da realizzare sulla banchina «10», parallela al molo borbonico, il cui costo - una decina di milioni nel complesso - è sostenuto con 5,5 milioni dall' **Autorità portuale** e 4,5 milioni da fondi esterni. Al momento, chiusa la conferenza di servizi, ottenuta la validazione da Asset (Agenzia regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio), si sta procedendo con la stesura del progetto esecutivo, che dovrebbe andare in gara a fine mese.

Infine, la realizzazione del dente di attracco alla banchina «Capitaneria» nella darsena interna del molo San Vito, per un importo pari a 2,2 milioni - la gara verrà effettuata a giorni -, destinata a garantire una maggiore e migliore sicurezza ad ormeggi e passeggeri, poiché sostituirà l' attuale struttura mobile.

IL PORTO La città vecchia destinata a ricucire lo strappo con l' area **portuale** e una panoramica sul molo San Cataldo



dove sorgerà il porto turistico. In alto il presidente dell' **Autorità portuale** Ugo Patroni Griffi. Nel capoluogo, al pari di Brindisi, sono poi previsti lavori di realizzazione dei sistemi di «cold ironing» ovvero il processo di fornitura di energia elettrica alle navi all' ormeggio,



La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

in modo da poter spegnere i motori e azzerare le emissioni inquinanti durante lo stazionamento in porto. Un importante intervento - 26,5 milioni tra le due città - anche sotto l'aspetto della tutela ambientale.

A Monopoli invece è in programma la realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri.

Infine i cinque porti regionali condivideranno l'evoluzione della piattaforma Gaia a supporto della interoperabilità con il **sistema** logistico regionale, nazionale e globale.

I fondi

Porti, in arrivo 750 milioni A Bari terminal e anche il parco

Ci sono anche i progetti del Parco del Castello e del porto turistico di San Cataldo tra quelli presentati dall' **Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico meridionale e ammessi a finanziamento. Progetti come quelli che riguardano anche gli altri porti della Puglia che rientrano in un piano più ampio di rilancio di queste infrastrutture.

Quelli che saranno messi a disposizione sono prevalentemente fondi Por, Pon, Interreg, Cipe, Pac e Recovery plan per un importo complessivo di 750 milioni di euro. Per quanto riguarda il capoluogo pugliese oltre ai progetti del Parco del Castello, della camionale e del porto turistico di San Cataldo ci sono quelli per il nuovo terminal passeggeri per crociere e traghetti e la realizzazione del dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna del molo San Vito. Un piano che di fatto porterà alla riqualificazione delle aree a ridosso del mare e al potenziamento del porto di Bari. Il Parco del Castello, ad esempio, è un progetto complesso che come obiettivo si pone tra l' altro quello di ricucire la distanza tra la città vecchia e il mare.

Prevede infatti l' interramento della strada litoranea urbana (parte di Corso de Tullio), nel tratto che va dal giardino di Isabella D' Aragona fino agli edifici doganali, « la riqualificazione delle aree tra la città vecchia e il Castello Svevo » e la creazione di un' area verde e cioè del Parco del Castello. Ambizioso anche il progetto per la realizzazione del porto turistico a San Cataldo, un' opera attesa da anni che permetterà l' attracco per le barche superiori a 12 metri e che comprenderà anche la creazione di una nuova banchina che sarà utilizzata da tre pattugliatori della Capitaneria di Porto. Tra le opere che potranno essere finanziate anche la realizzazione del nuovo terminal crociere, una struttura che, nelle intenzioni dell' **Autorità di Sistema portuale**, diventerà polifunzionale. L' opera, infatti, potrà ospitare anche eventi e conferenze. Il piano non riguarderà soltanto il capoluogo, ma anche i porti delle altre città. A Brindisi Costa Morena, ad esempio, è prevista la realizzazione di un pontile a bricole, la vasca idrica di accumulo e la vasca di colmata e la messa in sicurezza delle torri faro. Sempre a Brindisi i finanziamenti renderanno possibile il completamento degli accosti di Sant' Apollinare, banchinamenti dell' area ex British- Gas, la bonifica e messa in sicurezza dell' area ex Pol, l' ammodernamento della stazione navale della Marina Militare e la ristrutturazione del prospetto lato mare dell' ex Stazione Marittima. Nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli saranno realizzate strutture leggere di accoglienza passeggeri.

« Si tratta di progetti che possono essere cantierabili in tempi rapidi. Entro un mese ad esempio sarà pubblicata la gara per il Terminal Crociere » spiega il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** Ugo Patroni Griffi . - g.d.m.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Porti: 750 milioni di euro per progetti in 5 scali pugliesi

(ANSA) - BARI, 09 MAR - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto l'ammissione a finanziamento di fondi, in alcuni casi con riserva, per una somma complessiva di 750 milioni di euro per finanziare un parco progetti nei cinque porti di Bari, Monopoli, Brindisi, Manfredonia e Barletta. Si tratta prevalentemente di fondi Por, Pon, Interreg, Cipe, Pac e Recovery plan. Per tutti e cinque i porti si prevede l'evoluzione della piattaforma Gaia a supporto della interportabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale. Per Bari e Brindisi sono previsti lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Ironing. C'è poi il progetto del Parco del Castello di Bari e i 200 milioni, già assegnati, per la camionale; a San Cataldo infrastrutture per Guardia Costiera e porto turistico; il nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti e la realizzazione del dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna del molo San Vito. A Costa Morena (Brindisi), previsti la realizzazione di un pontile a bricole, la vasca idrica di accumulo e la vasca di colmata e la messa in sicurezza delle torri faro. Ancora a Brindisi il completamento degli accosti di S. Apollinare, banchinamenti dell'area ex British-Gas, la bonifica e messa in sicurezza dell'area ex Pol, l'ammodernamento della stazione navale della Marina Militare e la ristrutturazione del prospetto lato mare dell'ex Stazione Marittima. Nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli è in programma la realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri.

(ANSA). RIPRODUZIONE RISERVATA



Porti: Bellanova, centralità mare per rilancio Mezzogiorno

Viceministra, 'soddisfazione per finanziamenti a scali pugliesi'

(ANSA) - BARI, 09 MAR - "Sono convinta, e non da adesso, della centralità del mare e del **sistema portuale** per lo sviluppo e il rilancio del nostro Paese. A maggior ragione per il Mezzogiorno anche in relazione alla crescente rilevanza dell' area mediterranea nei flussi commerciali confermata, ad esempio, dall' aumento di merce movimentata dai porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli in questi ultimi mesi rispetto agli scorsi anni". Lo dichiara la viceministra alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Teresa Bellanova, commentando l' ammissione a finanziamento per l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale del parco progetti integrato per un valore di circa 750milioni. "Saluto con soddisfazione, e la ritengo meritevole della giusta attenzione - aggiunge - , la strategia di **sistema** messa in campo dall' **Autorità portuale** del Mare Adriatico Meridionale per i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e il parco progetti ammesso a finanziamento, finalizzato a qualificare l' assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del **sistema**". "Faccio mio l' invito del presidente dell' **autorità** - continua Bellanova - , a navigare, ognuno nel proprio ruolo e nelle proprie funzioni, in un' unica direzione, elemento fondamentale per la messa a dimora di un vero e proprio **sistema** territoriale capace di individuare gli snodi fondamentali, e i porti meridionali sono sicuramente tra questi, su cui orientare un nuovo sviluppo e in quella direzione investire risorse, competenze, know how, passione". (ANSA).



Porto turistico a San Cataldo, nuovo terminal passeggeri e Parco del Castello: fondi in arrivo per i progetti

Si tratta in tutto di 750 milioni di euro da suddividere tra gli scali pugliesi di Bari, Monopoli, Brindisi, Manfredonia e Barletta, ottenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale per un parco progetti

C'è il parco del Castello e Bari e i 200 milioni già assegnati per la camionale, il progetto del porto turistico e delle infrastrutture per la Guardia costiera a San Cataldo, e ancora il nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti e la realizzazione del dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna del molo San Vito. Sono tra i progetti per i quali l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto l'ammissione a finanziamento di fondi, in alcuni casi con riserva, per una somma complessiva di 750 milioni di euro. I progetti riguardano complessivamente i cinque porti di Bari, Monopoli, Brindisi, Manfredonia e Barletta; si tratta prevalentemente di fondi Por, Pon, Interreg, Cipe, Pac e Recovery plan. Per tutti e cinque i porti si prevede l'evoluzione della piattaforma Gaia a supporto della interoperabilità con il **sistema** logistico regionale, nazionale e globale. Per Bari e Brindisi sono previsti lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Ironing.

The screenshot shows a news article on the BARI TODAY website. The main headline is "Porto turistico a San Cataldo, nuovo terminal passeggeri e Parco del Castello: fondi in arrivo per i progetti". The sub-headline reads: "Si tratta in tutto di 750 milioni di euro da suddividere tra gli scali pugliesi di Bari, Monopoli, Brindisi, Manfredonia e Barletta, ottenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale per un parco progetti". The article text begins with "C'è il parco del Castello e Bari e i 200 milioni già assegnati per la camionale, il progetto del porto turistico e delle infrastrutture per la Guardia costiera a San Cataldo, e ancora il nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti e la realizzazione del dente di attracco alla banchina 'Capitaneria' nella darsena interna del molo San Vito." The article is dated 09 marzo 2021 and includes a section titled "In evidenza" with four sub-headers: "Struttura camionale a San Cataldo", "Terminal passeggeri a Bari", "Cold Ironing a Bari e Brindisi", and "Dente di attracco a Bari".

Porti Adriatico Meridionale ammessi al finanziamento di circa 750milioni

Ammissione al finanziamento per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale del parco progetti integrato per un valore di circa 750 milioni.

BARI - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto l'ammissione a finanziamento di fondi, in alcuni casi con riserva, per una somma complessiva di 750 milioni di euro per finanziare un parco progetti nei cinque porti di Bari, Monopoli, Brindisi, Manfredonia e Barletta. Si tratta prevalentemente di fondi Por, Pon, Interreg, Cipe, Pac e Recovery plan. Per tutti e cinque i porti si prevede l'evoluzione della piattaforma Gaia a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale. Per Bari e Brindisi sono previsti lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Ironing. C'è poi il progetto del Parco del Castello di Bari e i 200 milioni, già assegnati, per la camionale; a San Cataldo infrastrutture per Guardia Costiera e porto turistico; il nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti e la realizzazione del dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna del molo San Vito. A Costa Morena (Brindisi), previsti la realizzazione di un pontile a briccole, la vasca idrica di accumulo e la vasca di colmata e la messa in sicurezza delle torri faro. Ancora a Brindisi il completamento degli accosti di S. Apollinare, banchinamenti dell'area ex British-Gas, la bonifica e messa in sicurezza dell'area ex Pol, l'ammodernamento della stazione navale della Marina Militare e la ristrutturazione del prospetto lato mare dell'ex Stazione Marittima. Nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli è in programma la realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri. La viceministra alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Teresa Bellanova, ha commentato l'ammissione a finanziamento - "Sono convinta, e non da adesso, della centralità del mare e del sistema portuale per lo sviluppo e il rilancio del nostro Paese. A maggior ragione per il Mezzogiorno anche in relazione alla crescente rilevanza dell'area mediterranea nei flussi commerciali confermata, ad esempio, dall'aumento di merce movimentata dai porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli in questi ultimi mesi rispetto agli scorsi anni". "Saluto con soddisfazione, e la ritengo meritevole della giusta attenzione - aggiunge - la strategia di sistema messa in campo dall'Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale per i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e il parco progetti ammesso a finanziamento, finalizzato a qualificare l'assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del sistema".



ADSP Adriatico Meridionale: ammessi a finanziamento fondi per 750 mln per progetti finalizzati a rivoluzionare assetto funzionale e organizzativo dei 5 porti

(FERPRESS) Brindisi, 9 MAR L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto l'ammissione a finanziamento di fondi assegnati (in taluni casi con riserva) per una somma complessiva di 750 milioni di euro (comprensivi dei 200 milioni già assegnati per la camionale di Bari e almeno 50 in corso di esecuzione) per finanziare un parco progetti finalizzato a rivoluzionare l'assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del sistema, a rendere gli scali competitivi ed evoluti e ad indirizzarli in una logica market oriented. Il risultato è il frutto di un ingente lavoro progettuale realizzato dall'Ente e ritenuto ineccepibile in sede di valutazione, step particolarmente selettivo e rigido nonché prodromico al successivo stanziamento. Il parco progetti spazia in maniera dinamica e complessa su diverse fonti di finanziamento che in maniera sintetica si elencano di seguito. Per tutti e cinque i porti, attraverso il PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020, si prevede l'evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interportabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale (assegnazione provvisoria).



AdSP MAM: Ammessi a finanziamento progetti per oltre 750 milioni di euro di fondi potenziali

Redazione

Authority , Infrastrutture , Italia , News , Porti , Trasporti martedì, Marzo 9th, 2021 L' AdSPMAM programma interventi destinati a rivoluzionare l' impianto infrastrutturale, con opere da lungo aspettate nei cinque porti del sistema **Bari**

-L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto l' ammissione a finanziamento di fondi assegnati (in taluni casi con riserva) per una somma complessiva di 750 milioni di euro (comprensivi dei 200 milioni già assegnati per la camionale di **Bari** e almeno 50 in corso di esecuzione) per finanziare un parco progetti finalizzato a rivoluzionare l' assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del sistema, a rendere gli scali competitivi ed evoluti e ad indirizzarli in una logica market oriented. Il risultato è il frutto di un ingente lavoro progettuale realizzato dall' Ente e ritenuto ineccepibile in sede di valutazione, step particolarmente selettivo e rigido nonché prodromico al successivo stanziamento. Il parco progetti spazia in maniera dinamica e complessa su diverse fonti di finanziamento che in maniera sintetica si elencano di seguito. Per tutti e cinque i porti, attraverso il PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020, si prevede l' evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale (assegnazione provvisoria).

Porto di Bari :-PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020: -Lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di **Bari** e Brindisi; -Parco del Castello **Bari** riconnessione CASTELLO-PORTO; -DECRETO MITN.353 DEL 13 agosto 2020: Strada camionale di collegamento Autostrada A14 e il **porto di Bari**; -ACCORDO-COMANDO GENERALE CCP-ADSP MAM (DPCM DEL 21/07/2017): San Cataldo_progettazione e realizzazione infrastrutture per Guardia Costiera e antistante **Porto** Turistico; -PON_2014-2020_Reti e Infrastrutture: Escavo Porto_Finanziamento PON; -INTERREG_realizzazione del nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti sulla banchina 10 del **porto di Bari** : Struttura Accoglienza viaggiatori presso la banchina n.10 della darsena di Ponente; - Art. 18 BIS L. 84/94: Realizzazione dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna molo S.Vito;

Porto di Brindisi - POR PUGLIA: -realizzazione di un pontile a bricole con potenziamento ormeggi navi RO/RO Costa Morena; -Completamento accosti S. Apollinare; -Costa Morena Est -vasca idrica di accumulo; - PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020: Lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di **Bari** e Brindisi; Brindisi Smart City-Port; -RECOVERY PLAN: Banchinamenti e completamenti area ex British-GAS ora area "ZONA FRANCA CAPOBIANCO"; vasca di colmata Costa Morena ed escavo complessivo del **porto**; - DELIBERA CIPE N.63/2017: Bonifica e messa in sicurezza area ex POL; lavori di manutenzione ed ammodernamento infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare; -INTERREG VA GREECE ITALY 2014/2020 DOCK BI: Messa in sicurezza e d efficientamento energetico delle torri faro nell' area di Costa Morena Ovest; lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell' ex Stazione Marittima; -Art. 18 BIS L. 84/94: Lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell' ex Stazione Marittima. Nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli: INTERREG VA GREECE ITALY 2014/2020 THEMIS: Lavori di realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri. **Porto** di Manfredonia: -RECOVERY PLAN: Rifunionalizzazione Bacino Alti Fondali -MANFREDONIA Quota cofinanziamento regionale per l' attivazione del P.O. FEP (Fondo Europeo per la



Pesca) 2007-2013 **Porto** di Barletta -L. Finanziaria per il 2020: Completamento moli foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.P. ; -Decreto M.I.T. n. 353 del 13 agosto 2020: Prolungamento moli foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.P. ; -POR PUGLIA: Interventi di dragaggio dei fondali marini unitamente alla gestione dei sedimenti estratti. 'La continua evoluzione dell' attività marittima



Il Nautilus

Bari

sta generando una trasformazione epocale delle funzioni e dei servizi richiesti ad un **porto**, e anche nel modo in cui essi vengono resi- commenta il presidente di AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi. Abbiamo lavorato alacremente per produrre un programma progettuale in grado di trasformare gli attuali vulnera delle nostre infrastrutture in punti di forza che diventino il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni. Adesso, assieme a tutti gli altri stakeholders dobbiamo navigare in un' unica direzione. La temporalità è fondamentale e può essere discriminante, soprattutto nei programmi comunitari. Non c' è più tempo per perdere tempo'. 'L' ammissione a finanziamento di un parco progetti così vasto e integrato dimostra l' efficacia e la convenienza di presentare 5 porti come un unico HUB- commenta il segretario generale di AdSPMAM, TitoVespasiani. Oltre al networking, ossia l' attività di collegamento fra porti aventi natura, specializzazioni e interdipendenze diverse, ha prevalso il nostro gruppo: tecnici, amministrativi e tutto il personale proveniente dalle sopresse Autorità portuali che ha lavorato all' unisono per arrivare ad un risultato impensabile. E' veramente il caso di dire che per noi 1+1 è uguale a 3'. Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali. Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=82087>.

Informare

Bari

Fondi potenziali per 750 milioni per finanziare progetti per i porti dell' Adriatico Meridionale

Patroni Griffi: saranno il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha reso noto di aver ottenuto complessivamente l' ammissione a finanziamento di fondi assegnati - in taluni casi con riserva - per una somma complessiva di 750 milioni di euro - comprensivi dei 200 milioni già assegnati per la camionale di **Bari** e almeno 50 in corso di esecuzione - per finanziare un parco progetti finalizzato a rivoluzionare l' assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti di **Bari**, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli amministrati dall' ente, al fine di renderli competitivi ed evoluti ed indirizzarli in una logica market oriented. «Abbiamo lavorato alacremente - ha spiegato il presidente dell' AdSP, Ugo Patroni Griffi - per produrre un programma progettuale in grado di trasformare gli attuali vulnera delle nostre infrastrutture in punti di forza che diventino il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni. Adesso, assieme a tutti gli altri stakeholders dobbiamo navigare in un' unica direzione. La temporalità è fondamentale e può essere discriminante, soprattutto nei programmi comunitari. Non c' è più tempo per perdere tempo». «L' ammissione a finanziamento di un parco progetti così vasto e integrato - ha aggiunto il segretario generale dell' ente, Tito Vespasiani - dimostra l' efficacia e la convenienza di presentare cinque porti come un unico hub». Di seguito l' elenco degli interventi oggetto dei finanziamenti: **Porto** di **Bari**: PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020: Lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di **Bari** e Brindisi; Parco del Castello **Bari** riconnessione CASTELLO-PORTO; DECRETO 353 DEL 13 agosto 2020: Strada camionale di collegamento Autostrada A14 e il **porto** di **Bari**; ACCORDO-COMANDO GENERALE CCP-ADSP MAM (DPCM DEL 21/07/2017): San Cataldo_progettazione e realizzazione infrastrutture per Guardia Costiera e antistante **Porto** Turistico; PON_2014-2020_Reti e Infrastrutture: Escavo Porto_Finanziamento PON; INTERREG _realizzazione del nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti sulla banchina 10 del **porto** di **Bari** : Struttura Accoglienza viaggiatori presso la banchina n.10 della darsena di Ponente; 18 BIS L. 84/94: Realizzazione dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna molo S.Vito. **Porto** di Brindisi: POR PUGLIA: realizzazione di un pontile a bricole con potenziamento ormeggi navi RO/RO Costa Morena; Completamento accosti S. Apollinare; Costa Morena Est - vasca idrica di accumulo; PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020: Lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di **Bari** e Brindisi; Brindisi Smart City-Port; RECOVERY PLAN: Banchinamenti e completamenti area ex British-GAS ora area "ZONA FRANCA CAPOBIANCO"; vasca di colmata Costa Morena ed escavo complessivo del **porto**; DELIBERA CIPE N.63/2017: Bonifica e messa in sicurezza area ex POL; lavori di manutenzione ed ammodernamento infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare; INTERREG VA GREECE ITALY 2014/2020 DOCK BI: Messa in sicurezza e d efficientamento energetico delle torri faro nell' area di Costa Morena Ovest; lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell' ex Stazione Marittima; 18 BIS L. 84/94: Lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell' ex Stazione Marittima. Nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli: INTERREG VA GREECE ITALY 2014/2020 THEMIS: Lavori di realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri. **Porto** di Manfredonia: RECOVERY PLAN: Rifunionalizzazione Bacino Alti Fondali MANFREDONIA Quota cofinanziamento regionale per l' attivazione del P.O.



Fondi potenziali per 750 milioni per finanziare progetti per i porti dell'Adriatico Meridionale

Patroni Griffi saranno il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha reso noto di aver ottenuto complessivamente l'ammissione a finanziamento di fondi assegnati - in taluni casi con riserva - per una somma complessiva di 750 milioni di euro - comprensivi dei 200 milioni già assegnati per la camionale di Bari e almeno 50 in corso di esecuzione - per finanziare un parco progetti finalizzato a rivoluzionare l'assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli amministrati dall'ente, al fine di renderli competitivi ed evoluti ed indirizzarli in una logica market oriented.

«Abbiamo lavorato alacremente - ha spiegato il presidente dell'AdSP, Ugo Patroni Griffi - per produrre un programma progettuale in grado di trasformare gli attuali vulnera delle nostre infrastrutture in punti di forza che diventino il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni. Adesso, assieme a tutti gli altri stakeholders dobbiamo navigare in un'unica direzione. La temporalità è fondamentale e può essere discriminante, soprattutto nei programmi comunitari. Non c'è più tempo per perdere tempo».

«L'ammissione a finanziamento di un parco progetti così vasto e integrato - ha aggiunto il segretario generale dell'ente, Tito Vespasiani - dimostra l'efficacia e la convenienza di presentare cinque porti come un unico hub».

Di seguito l'elenco degli interventi oggetto dei finanziamenti:

Porto di Bari:

- PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020: Lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di Bari e Brindisi.
- Parco del Castello Bari riconnessione CASTELLO-PORTO.
- DECRETO 353 DEL 13 agosto 2020: Strada camionale di collegamento Autostrada A14 e il porto di Bari.
- ACCORDO-COMANDO GENERALE CCP-ADSP MAM (DPCM DEL 21/07/2017): San Cataldo_progettazione e realizzazione infrastrutture per Guardia Costiera e antistante Porto Turistico.
- PON_2014-2020_Reti e Infrastrutture: Escavo Porto_Finanziamento PON.
- INTERREG _realizzazione del nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti sulla banchina 10 del porto di Bari : Struttura Accoglienza viaggiatori presso la banchina n.10 della darsena di Ponente.
- 18 BIS L. 84/94: Realizzazione dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna molo S.Vito.

FEP (Fondo Europeo per la Pesca) 2007-2013 **Porto** di Barletta: Finanziaria per il 2020: Completamento moli foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.P. ; Decreto M.I.T. n. 353 del 13 agosto 2020: Prolungamento moli foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.



Informare

Bari

P. ; POR PUGLIA: Interventi di dragaggio dei fondali marini unitamente alla gestione dei sedimenti.

Informazioni Marittime

Bari

Porti pugliesi, ammessi a finanziamento progetti per 750 milioni

L'obiettivo è quello di rendere gli scali competitivi ed evoluti, indirizzandoli in una logica market oriented

Per gli scali pugliesi sono stati ammessi a finanziamento progetti per oltre 750 milioni. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha infatti ottenuto l' ammissione a finanziamento di fondi assegnati (in taluni casi con riserva) per una somma complessiva, come detto, di 750 milioni di euro (comprensivi dei 200 milioni già assegnati per la camionale di Bari) e almeno 50 in corso di esecuzione) per finanziare un parco progetti finalizzato a rivoluzionare l' assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del sistema, a rendere gli scali competitivi ed evoluti e ad indirizzarli in una logica market oriented. Il risultato, spiega l' Authority portuale, è il frutto di un ingente lavoro progettuale realizzato dall' ente e ritenuto ineccepibile in sede di valutazione, step particolarmente selettivo e rigido nonché prodromico al successivo stanziamento. Il parco progetti spazia in maniera dinamica e complessa su diverse fonti di finanziamento che in maniera sintetica si elencano di seguito. Per tutti e cinque i porti, attraverso il PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020, si prevede l' evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale

(assegnazione provvisoria). **Porto di Bari:** PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020: - Lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di Bari e Brindisi; - Parco del Castello Bari riconnessione CASTELLO-PORTO; DECRETO MITN.353 DEL 13 agosto 2020: Strada camionale di collegamento Autostrada A14 e il porto di Bari; ACCORDO-COMANDO GENERALE CCP-ADSP MAM (DPCM DEL 21/07/2017): San Cataldo_progettazione e realizzazione infrastrutture per Guardia Costiera e antistante Porto Turistico; PON_2014-2020_Reti e Infrastrutture: Escavo Porto_Finanziamento PON; INTERREG _realizzazione del nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti sulla banchina 10 del porto di Bari; Struttura Accoglienza viaggiatori presso la banchina n.10 della darsena di Ponente; Art. 18 BIS L. 84/94: Realizzazione dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna molo S.Vito; Porto di Brindisi: POR PUGLIA: - realizzazione di un pontile a briccole con potenziamento ormeggi navi RO/RO Costa Morena; - Completamento accosti S. Apollinare; - Costa Morena Est -vasca idrica di accumulo; PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020: Lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di Bari e Brindisi; Brindisi Smart City-Port; RECOVERY PLAN: Banchinamenti e completamenti area ex British-GAS ora area "ZONA FRANCA CAPOBIANCO"; vasca di colmata Costa Morena ed escavo complessivo del porto; DELIBERA CIPE N.63/2017: Bonifica e messa in sicurezza area ex POL; lavori di manutenzione ed ammodernamento infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare; INTERREG VA GREECE ITALY 2014/2020 DOCK BI: Messa in sicurezza e d efficientamento energetico delle torri faro nell' area di Costa Morena Ovest; lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell' ex Stazione Marittima; Art. 18 BIS L. 84/94: Lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell' ex Stazione Marittima. Nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli: INTERREG VA GREECE ITALY 2014/2020 THEMIS: Lavori di realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri. Porto di Manfredonia: RECOVERY PLAN: Rifunzionalizzazione Bacino Alti Fondali MANFREDONIA Quota cofinanziamento regionale per l' attivazione del P.O. FEP (Fondo Europeo per la Pesca) 2007-2013 Porto di Barletta: L. Finanziaria per il 2020: Completamento moli foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.P.; Decreto M.I.T. n. 353 del 13 agosto 2020: Prolungamento moli



foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.P.; POR PUGLIA: Interventi di dragaggio dei fondali marini unitamente alla gestione dei sedimenti estratti. "La continua evoluzione dell' attività marittima



Informazioni Marittime

Bari

sta generando una trasformazione epocale delle funzioni e dei servizi richiesti ad un **porto**, e anche nel modo in cui essi vengono resi- commenta il presidente di AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi . Abbiamo lavorato alacremente per produrre un programma progettuale in grado di trasformare gli attuali vulnera delle nostre infrastrutture in punti di forza che diventino il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni. Adesso, assieme a tutti gli altri stakeholders dobbiamo navigare in un' unica direzione. La temporalità è fondamentale e può essere discriminante, soprattutto nei programmi comunitari. Non c' è più tempo per perdere tempo". "L' ammissione a finanziamento di un parco progetti così vasto e integrato dimostra l' efficacia e la convenienza di presentare 5 porti come un unico HUB- commenta il segretario generale di AdSPMAM, Tito Vespasiani . Oltre al networking, ossia l' attività di collegamento fra porti aventi natura, specializzazioni e interdipendenze diverse, ha prevalso il nostro gruppo: tecnici, amministrativi e tutto il personale proveniente dalle sopresse Autorità portuali che ha lavorato all' unisono per arrivare ad un risultato impensabile. È veramente il caso di dire che per noi 1+1 è uguale a 3". Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.

Informazioni Marittime

Bari

Fondi ai porti, Bellanova: "Strategia di Bari meritevole"

La viceministra ai Trasporti commenta il recente finanziamento da 750 milioni di euro ottenuto dall' Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale

«Saluto con soddisfazione, e la ritengo meritevole della giusta attenzione, la strategia di sistema messa in campo dall' **Autorità portuale** del Mare Adriatico Meridionale per i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e il parco progetti ammesso a finanziamento, finalizzato a qualificare l' assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del sistema». Così Teresa Bellanova, viceministra alle Infrastruttura, commenta i 750 milioni in progetti ammessi a finanziamento nei porti pugliesi . «Sono convinta, e non da adesso - continua - della centralità del mare e del sistema **portuale** per lo sviluppo e il rilancio del nostro Paese. A maggior ragione per il Mezzogiorno anche in relazione alla crescente rilevanza dell' area mediterranea nei flussi commerciali confermata, ad esempio, dall' aumento di merce movimentata dai porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli in questi ultimi mesi rispetto agli scorsi anni». «Faccio mio l' invito del presidente dell' **autorità** - conclude Bellanova - a navigare, ognuno nel proprio ruolo e nelle proprie funzioni, in un' unica direzione, elemento fondamentale per la messa a dimora di un vero e proprio sistema territoriale capace di individuare gli snodi fondamentali, e i porti meridionali sono sicuramente tra questi, su cui orientare un nuovo sviluppo e in quella direzione investire risorse, competenze, know how, passione».



AdSp Mam: progetti per 750 milioni

Redazione

BARI Raggiungono una somma di 750 milioni di euro (compresi i 200 milioni già assegnati per la camionale di Bari e almeno 50 in corso di esecuzione) i progetti presentati dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale (AdSp Mam) che hanno ottenuto l'ammissione al finanziamento. I fondi assegnati (in alcuni casi con riserva) serviranno a rivoluzionare l'assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del sistema, rendendo gli scali competitivi ed evoluti, indirizzandoli in una logica market oriented. Il risultato è stato ottenuto grazie a un lavoro ritenuto ineccepibile in sede di valutazione, step particolarmente selettivo e rigido nonché prodromico al successivo stanziamento. Per tutti e cinque i porti, attraverso il Programma di azione e coesione 2014-2020, si prevede l'evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interportabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale (assegnazione provvisoria). La continua evoluzione dell'attività marittima sta generando una trasformazione epocale delle funzioni e dei servizi richiesti ad un porto, e anche nel modo in cui essi vengono resi commenta il presidente di AdSp Mam, Ugo Patroni Griffi. Abbiamo lavorato alacremente per produrre un programma progettuale in grado di trasformare gli attuali vulnera delle nostre infrastrutture in punti di forza che diventino il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni. Adesso, assieme a tutti gli altri stakeholders dobbiamo navigare in un'unica direzione. La temporalità è fondamentale e può essere discriminante, soprattutto nei programmi comunitari. Non c'è più tempo per perdere tempo. L'ammissione a finanziamento di un parco progetti così vasto e integrato dimostra l'efficacia e la convenienza di presentare 5 porti come un unico Hub sottolinea invece Tito Vespasiani, segretario generale. Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali. I progetti, suddivisi per porto, sono riportati sul sito dell'ente.

The screenshot shows the website of the Authority of the Maritime System of the Adriatic Sea (AdSp Mam). The main headline reads "AdSp Mam: progetti per 750 milioni". Below the headline, there is a sub-headline: "Arrivati al finanziamento. 'Involuzioneranno' il sistema". A photograph of Ugo Patroni Griffi, the president of AdSp Mam, is displayed. To the right of the main article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of "ULTIME" news items, including "Incontro in streaming tra Buccioni e Sommariva", "Corribal ad efficienza logistica dei territori", and "A Taranto si riparte con la Msc Seaside".

Puglia Live

Bari

Bari - AdSPMAM: Ammessi a finanziamento progetti per oltre 750 milioni di euro di fondi potenziali.

09/03/2021 LAdSPMAM programma interventi destinati a rivoluzionare l'impianto infrastrutturale, con opere da lungo aspettate nei cinque porti del sistema LAutorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto lammissione a finanziamento di fondi assegnati (in taluni casi con riserva) per una somma complessiva di 750 milioni di euro (comprensivi dei 200 milioni già assegnati per la camionale di Bari e almeno 50 in corso di esecuzione) per finanziare un parco progetti finalizzato a rivoluzionare lassetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del sistema, a rendere gli scali competitivi ed evoluti e ad indirizzarli in una logica market oriented. Il risultato è il frutto di un ingente lavoro progettuale realizzato dallEnte e ritenuto ineccepibile in sede di valutazione, step particolarmente selettivo e rigido nonché prodromico al successivo stanziamento. Il parco progetti spazia in maniera dinamica e complessa su diverse fonti di finanziamento che in maniera sintetica si elencano di seguito. Per tutti e cinque i porti, attraverso il PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020, si prevede levoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale (assegnazione provvisoria). **Porto di Bari:** PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020: Lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di Bari e Brindisi; Parco del Castello Bari riconnessione CASTELLO-PORTO; DECRETO MITN.353 DEL 13 agosto 2020: Strada camionale di collegamento Autostrada A14 e il porto di Bari; ACCORDO-COMANDO GENERALE CCP-ADSP MAM (DPCM DEL 21/07/2017): San Cataldo_progettazione e realizzazione infrastrutture per Guardia Costiera e antistante Porto Turistico; PON_2014-2020_Reti e Infrastrutture: Escavo Porto_Finanziamento PON; INTERREG _realizzazione del nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti sulla banchina 10 del porto di Bari : Struttura Accoglienza viaggiatori presso la banchina n.10 della darsena di Ponente; Art. 18 BIS L. 84/94: Realizzazione dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna molo S.Vito; Porto di Brindisi POR PUGLIA: realizzazione di un pontile a briccole con potenziamento ormeggi navi RO/RO Costa Morena; Completamento accosti S. Apollinare; Costa Morena Est vasca idrica di accumulo; PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020: Lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di Bari e Brindisi; Brindisi Smart City-Port; RECOVERY PLAN: Banchinamenti e completamenti area ex British-GAS ora area "ZONA FRANCA CAPOBIANCO"; vasca di colmata Costa Morena ed escavo complessivo del porto; DELIBERA CIPE N.63/2017: Bonifica e messa in sicurezza area ex POL; lavori di manutenzione ed ammodernamento infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare; INTERREG VA GREECE ITALY 2014/2020 DOCK BI: Messa in sicurezza e d efficientamento energetico delle torri faro nell' area di Costa Morena Ovest; lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dellex Stazione Marittima; Art. 18 BIS L. 84/94: Lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dellex Stazione Marittima. Nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli: INTERREG VA GREECE ITALY 2014/2020 THEMIS: Lavori di realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri. **Porto di Manfredonia:** RECOVERY PLAN: Rifunionalizzazione Bacino Alti Fondali MANFREDONIA Quota cofinanziamento regionale per l' attivazione del P.O. FEP (Fondo Europeo per la Pesca) 2007-2013 **Porto di Barletta L. Finanziaria per il 2020:** Completamento moli foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.P. ; Decreto M.I.T. n. 353 del 13 agosto 2020: Prolungamento moli



foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.P. ; POR PUGLIA: Interventi di dragaggio dei fondali marini unitamente alla gestione dei sedimenti estratti. La continua evoluzione dell'attività marittima sta generando una trasformazione epocale delle funzioni e dei servizi richiesti ad un **porto**, e anche nel modo in



Puglia Live

Bari

cui essi vengono resi- commenta il presidente di AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi. Abbiamo lavorato alacremente per produrre un programma progettuale in grado di trasformare gli attuali vulnera delle nostre infrastrutture in punti di forza che diventino il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni. Adesso, assieme a tutti gli altri stakeholders dobbiamo navigare in ununica direzione. La temporalità è fondamentale e può essere discriminante, soprattutto nei programmi comunitari. Non cè più tempo per perdere tempo. Lammissione a finanziamento di un parco progetti così vasto e integrato dimostra lefficacia e la convenienza di presentare 5 porti come un unico HUB- commenta il segretario generale di AdSPMAM, TitoVespasiani. Oltre al networking, ossia lattività di collegamento fra porti aventi natura, specializzazioni e interdipendenze diverse, ha prevalso il nostro gruppo: tecnici, amministrativi e tutto il personale proveniente dalle sopresse Autorità portuali che ha lavorato allunisono per arrivare ad un risultato impensabile. E veramente il caso di dire che per noi 1+1 è uguale a 3. Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.

Shipping Italy

Bari

Ok ai finanziamenti per il cold ironing a Bari e a Brindisi

L'AdSP del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto l'ammissione a finanziamento di fondi assegnati (in alcuni casi con riserva) per complessivi 750 milioni di euro, destinati a supportare un insieme di progetti in tutti e cinque i suoi porti. Tra questi spiccano lo sviluppo del cold ironing a Bari e Brindisi, la realizzazione del nuovo terminal passeggeri per crociere e traghetti sulla banchina 10 del porto di Bari, la strada camionale di collegamento tra la A14 e lo stesso scalo. Il parco progetti ha spiegato l'ente spazia in maniera dinamica e complessa su diverse fonti di finanziamento. Per citarne alcuni, a Bari potranno essere finanziati come detto i lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Ironing (tramite Pac_Programma di azione e coesione 2014-2020), quelli per la strada camionale tra l'A14 e il porto (200 milioni, dal Decreto Ministeriale 353 del 13 agosto 2020), il terminal passeggeri sulla banchina 10 e la relativa struttura di accoglienza (Interreg) e il dente di attracco alla banchina Capitaneria nella darsena interna molo S.Vito. A Brindisi oltre ai progetti già citati sono ammessi la realizzazione di un pontile a bricole con potenziamento ormeggi navi ro-ro a Costa Morena, il completamento degli accosti di S. Apollinare, la vasca di accumulo a Costa Morena est (tutto da Por Puglia); banchinamenti e completamenti area ex British-Ga ora area Zona Franca Capobianco, vasca di colmata Costa Morena ed escavo complessivo del porto (Recovery Plan), lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell'ex Stazione Marittima (Interreg), lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell'ex Stazione Marittima (art. 18 bis, L.84/94) A Manfredonia, Barletta e Monopoli sono stati ammessi a finanziamento i lavori di realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri (fondi Interreg). A Manfredonia in particolare è presente anche la rifunzionalizzazione Bacino Alti Fondali (Recovery Plan), mentre per quel che riguarda Barletta la lista include il prolungamento dei moli foranei e approfondimento fondali (decreto Mit 353 del 13 agosto 2020).



Porto: fiume di fondi disponibili per avviare una «rivoluzione»

Tanti i progetti candidati dall' Authority

I fondi per rivoluzionare cinque porti pugliesi e anche quello di Brindisi ci sono, difficile quantificarne gli importi ma sono tanti anche in funzione delle opere previste.

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto l' ammissione a finanziamento di fondi, in alcuni casi con riserva, per una somma complessiva di 750 milioni di euro per finanziare un parco progetti nei cinque porti di Bari, Monopoli, Brindisi, Manfredonia e Barletta. Si tratta prevalentemente di fondi Por, Pon, Interreg, Cipe, Pac e Recovery plan. Per tutti e cinque i porti si prevede l' evoluzione della piattaforma Gaia a supporto della interportabilità con il **sistema** logistico regionale, nazionale e globale. Per Bari e Brindisi sono previsti lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Ironing. A Costa Morena (Brindisi), previsti la realizzazione di un pontile a bricole, la vasca idrica di accumulo e la vasca di colmata e la messa in sicurezza delle torri faro. Ancora a Brindisi il completamento degli accosti di Sant' Apollinare, banchinamenti dell' area ex British -Gas, la bonifica e messa in sicurezza dell' area ex Pol, l' ammodernamento della stazione navale della Marina Militare e la ristrutturazione del prospetto lato mare dell' ex Stazione Marittima.

«La continua evoluzione dell' attività marittima sta generando una trasformazione epocale delle funzioni e dei servizi richiesti ad un porto, e anche nel modo in cui essi vengono resi - commenta il presidente di AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi. Abbiamo lavorato alacremente per produrre un programma progettuale in grado di trasformare gli attuali vulnera delle nostre infrastrutture in punti di forza che diventino il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni.

Adesso, assieme a tutti gli altri stakeholders dobbiamo navigare in un' unica direzione. La temporalità è fondamentale e può essere discriminante, soprattutto nei COSTA MORENA Una veduta programmi comunitari. Non c' è più tempo per perdere tempo».

«L' ammissione a finanziamento di un parco progetti così vasto e integrato dimostra l' efficacia e la convenienza di presentare 5 porti come un unico HUB commenta il segretario generale di AdSPMAM, Tito Vespasiani. Oltre al networking, ossia l' attività di collegamento fra porti aventi natura, specializzazioni e interdipendenze diverse, ha prevalso il nostro gruppo: tecnici, amministrativi e tutto il personale proveniente dalle sopresse **Autorità** portuali che ha lavorato all' uni sono per arrivare ad un risultato impensabile. È veramente il caso di dire che per noi 1+1 è uguale a 3».

Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del **sistema** nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.

«Sono convinta, e non da adesso, della centralità del mare e del **sistema portuale** per lo sviluppo e il rilancio del nostro Paese. A maggior ragione per il Mezzogiorno anche in relazione alla crescente rilevanza dell' area mediterranea nei flussi commerciali confermata, ad esempio, dall' aumento di merce movimentata dai porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli in questi ultimi mesi rispetto agli scorsi anni» ha dichiarato la viceministra



alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Teresa Bellanova.

«La Puglia è pronta a lanciare la sfida in termini di dotazioni infrastrutturali e di competitività dei porti della regione. Il tutto, grazie alla capacità di programmazione dell' **Autorità di Sistema Portuale** dell' Adriatico Meridionale che è riuscita ad ottenere l' ammissione a finanziamento



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

di progetti per oltre 750 milioni di euro riferiti ai porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli». Così il coordinatore regionale di Forza Italia, on. Mauro D' Attis. «L' obiettivo è quello di recuperare ritardi e lungaggini burocratiche del passato - aggiunge D' Attis - per riposizionare la Puglia al centro delle politiche del trasporto marittimo.

Adesso, però, occorre l' impegno di tutti perché i finanziamenti disponibili vengano sbloccati e utilizzati nel.

Porto, arrivano i fondi «Così svolta più vicina»

L' Authority illustra i progetti finanziati In tutto 750 milioni per gli scali pugliesi Pontile a briccole e cassa di colmata tra le nuove opere ritenute strategiche

Francesco TRINCHERA Investimenti per dare forma ai porti pugliesi del futuro. E la svolta, almeno sulla carta, sulla carta c' è tutta, alla luce dei progetti finanziati: **sistema** Cold ironing, pontile a briccole, cassa di colmata, banchinamenti di Capobianco, bonifica dell' area ex Pol, sistemazione delle torri faro a Costa Morena Ovest e lavori di ammodernamento del lato mare della stazione marittima. L' **Autorità** di **Sistema** del mar Adriatico meridionale fa il punto della situazione sulle opere che saranno realizzate per i suoi cinque scali. E sui fondi in ballo: 750 milioni complessivi. E le attenzioni sono puntate anche su Brindisi. Nel capoluogo, gli interventi saranno sostenuti grazie a una serie di strumenti dell' Unione europea e dello Stato italiano: ad esempio, l' operazione di cold ironing rientra nel Piano di azione e coesione (Pac) 2014-2020 (finanziato per ora con riserva) nell' ambito di Brindisi Smart City Port, mentre i banchinamenti di Capobianco e la cassa di colmata di Costa Morena rientrano all' interno delle proposte per il Piano nazionale di ripresa e resilienza. Nell' ambito dell' Interreg Grecia-Italia c' è invece la sistemazione delle torri faro di Costa Morena Ovest, mentre la sistemazione del lato mare della stazione marittima rientra nell' alveo della legge 84 del 1994 (riordino portuale).

Oltre a questo, su tutti i porti di competenza dell' Authority (oltre a Brindisi, anche Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli) è previsto il potenziamento della piattaforma digitale Gaia (per lo scambio informatizzato dei dati portuali), finanziato con il Pac ma ancora in assegnazione provvisoria. «La continua evoluzione dell' attività marittima ha detto il presidente Ugo Patroni Griffi - sta generando una trasformazione epocale delle funzioni e dei servizi richiesti ad un porto, e anche nel modo in cui essi vengono resi». E ha spiegato: «Stiamo lavorando alacremente per produrre un programma progettuale in grado di trasformare gli attuali vulnera delle nostre infrastrutture in punti di forza che diventino il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni».

Da qui l' invito agli enti, nonché a tutti gli operatori e gli investitori interessati a navigare in un' unica direzione perché la tempistica è fondamentale e può essere discriminante, soprattutto nei programmi comunitari. Il segretario generale di Adspmam Tito Vespasiani ha aggiunto che l' insieme delle proposte viste in un quadro integrato «dimostra l' efficacia e la convenienza di presentare 5 porti come un unico Hub». Proprio questa visione di insieme ha suscitato diverse reazioni. La viceministra alle Infrastrutture ed ai Trasporti Teresa Bellanova da parte sua si dice «convinta, e non da adesso, della centralità del mare e del **sistema** portuale per lo sviluppo e il rilancio del nostro paese» e per questo, anche nell' ottica dell' aumento di merce movimentata dai cinque porti dell' **Autorità** di **Sistema**, spiega di apprezzare a strategia della stessa così come «il parco progetti ammesso a finanziamento, finalizzato a qualificare l' assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del **sistema**».

Bellanova si pone anche sulla stessa linea dell' invito di Patroni Griffi ad andare congiuntamente in un' unica direzione. Il parlamentare brindisino (nonché coordinatore regionale) di Forza Italia Mauro D' Attis dice che «la Puglia è pronta a lanciare la sfida in termini di dotazioni infrastrutturali e di competitività dei porti della regione», grazie alla programmazione dell' ente portuale. Per D' Attis l' obiettivo «è quello di recuperare ritardi e lungaggini burocratiche del





Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

centro delle politiche del trasporto marittimo», puntando in conclusione sulla necessità di avere tempi celeri per la conclusione dei lavori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Il porto cambia volto: l'elenco dei progetti finanziati per i prossimi anni

BRINDISI - L' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico meridionale** ha ottenuto l' ammissione a finanziamento di fondi assegnati (in taluni casi con riserva) per una somma complessiva di 750 milioni di euro (comprensivi dei 200 milioni già assegnati per la camionale di Bari e almeno 50 in corso di esecuzione) per finanziare un parco progetti finalizzato a rivoluzionare l' assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del **sistema**, a rendere gli scali competitivi ed evoluti e ad indirizzarli in una logica market oriented. Il risultato è il frutto del lavoro progettuale realizzato dall' ente e ritenuto ineccepibile in sede di valutazione, step particolarmente selettivo e rigido nonché prodromico al successivo stanziamento. Il parco progetti spazia in maniera dinamica e complessa su diverse fonti di finanziamento che in maniera sintetica si elencano di seguito. Per tutti e cinque i porti, attraverso il PAC_Programma di azione e coesione 2014-2020, si prevede l' evoluzione della piattaforma Gaia a supporto della interportabilità con il **sistema** logistico regionale, nazionale e globale (assegnazione provvisoria). Per quanto riguarda il porto di Brindisi . Per Puglia: realizzazione di un pontile a bricole con potenziamento ormeggi navi Ro/Ro Costa Morena; completamento accosti S. Apollinare; Costa Morena Est - vasca idrica di accumulo. Pac_Programma di azione e coesione 2014-2020: lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Ironing nei porti di Bari e Brindisi; Brindisi Smart City-Port;. Recovery Plan: banchinamenti e completamenti area ex British-Gas ora area "Zona franca Capobianco"; vasca di colmata Costa Morena ed escavo complessivo del porto. Delibera Cipe numero 63/2017: bonifica e messa in sicurezza area ex Pol; lavori di manutenzione e ammodernamento infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare; Interreg Va Greece Italy 2014/2020 Dock Bi: messa in sicurezza ed efficientamento energetico delle torri faro nell' area di Costa Morena Ovest; lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato **mare** dell' ex Stazione Marittima. Articolo 18 bis legge 84/94: lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato **mare** dell' ex Stazione Marittima. "La continua evoluzione dell' attività marittima sta generando una trasformazione epocale delle funzioni e dei servizi richiesti ad un porto, e anche nel modo in cui essi vengono resi - commenta il presidente di Adspmam, Ugo Patroni Griffi - Abbiamo lavorato alacremente per produrre un programma progettuale in grado di trasformare gli attuali vulnera delle nostre infrastrutture in punti di forza che diventino il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni. Adesso, assieme a tutti gli altri stakeholders dobbiamo navigare in un' unica direzione. La temporalità è fondamentale e può essere discriminante, soprattutto nei programmi comunitari. Non c' è più tempo per perdere tempo". "L' ammissione a finanziamento di un parco progetti così vasto e integrato dimostra l' efficacia e la convenienza di presentare 5 porti come un unico Hub - commenta il segretario generale di Adspmam, Tito Vespasiani - Oltre al networking, ossia l' attività di collegamento fra porti aventi natura, specializzazioni e interdipendenze diverse, ha prevalso il nostro gruppo: tecnici, amministrativi e tutto il personale proveniente dalle sopresse **Autorità** portuali che ha lavorato all' unisono per arrivare ad un risultato impensabile. E' veramente il caso di dire che per noi 1+1 è uguale a 3". Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del **sistema** nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.



Brindisi Report

Brindisi

Patroni Griffi: "Importante gestore di zone franche interessato a Capobianco"

BRINDISI - **Ugo Patroni Griffi** è stato svegliato alle prime luci di oggi (martedì 9 marzo) da una telefonata arrivata da "un paese lontanissimo". "Mi hanno chiesto un appuntamento - spiega il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale - per illustrare Capobianco". E tale richiesta, per ammissione dello stesso presidente dell' Authority, è arrivata "dal più grande gestore di Zone franche che esista al mondo". Nei giorni scorsi erano arrivate altre buone notizie sul fronte di opere portuali bloccate da mesi nel pantano degli iter autorizzativi, per non trascurare la perimetrazione delle zone franche nei siti di Capobianco e Costa Morena est. Per il porto di Brindisi, insomma, sembra che la ruota cominci a girare per il verso giusto, dopo varie vicissitudini burocratiche. **Patroni Griffi** fa il punto della situazione in una intervista rilasciata a BrindisiReport. Dopo la perimetrazione delle Zone franche a Capobianco e Costa Morena Est e il via libera al pontile a bricole e alla vasca di colmata, si può parlare di inversione di tendenza rispetto alla fase di stallo che si trascinava da mesi, per quanto riguarda gli iter autorizzativi delle opere portuali? Non pensavo oggi di

potermi presentare con un carnet di possibilità per lo sviluppo del porto di Brindisi come quelle che ultimamente ci sono. Io stesso avevo qualche dubbio. Invece si è molto lavorato, fra mille difficoltà, e oggi la possibilità che questo porto possa svilupparsi assecondando anche le sue vocazioni non è più una chimera, ma una realtà concreta che trova riscontro in una pluralità di atti che riguardano il porto di Brindisi. Il fatto di aver adottato gli atti di pianificazione strategica (il Dpss e il Peap, che sono quelli che riguardano la programmazione strategica di sistema) e la pianificazione in materia energetica e ambientale chiaramente traccia una linea verso uno sviluppo ordinato. A questo si aggiungono le convenzioni che abbiamo fatto con Sogesid per quanto riguarda i dragaggi, la redazione del piano regolatore portuale e infine la deperimetrazione del Sin, che è un grave vulnus per lo sviluppo di Brindisi. Sul piano pratico, cosa sta cambiando? Abbiamo realizzato due zone franche. Questo credo sia un record per i tempi. Il prossimo 11 marzo avrò un nuovo comitato di indirizzo delle Zes, in cui porterò all' esame il regolamento operativo delle zone franche. Si tratta di un modello che ho predisposto per la zona franca di Capobianco e che è talmente flessibile (ne abbiamo già discusso con Andrea Angelino, amministratore unico di Enel Logistics) che può essere adottato anche da Enel Logistics. Questo significa che le zone franche non solo esistono sulla carta, ma diventano in qualche modo già operative. Teoricamente possono funzionare. La zona franca di Capobianco necessiterà però di lavori per poter essere fruibile? Sì, vanno fatti dei lavori, ma si tratta di lavori di completamento. Per quanto riguarda Capobianco, partendo dal presupposto che zone franche pubbliche nel panorama nazionale non esistono, riteniamo che la formula vincente sia quella del partenariato pubblico/privato. Stiamo per pubblicare, con Cassa depositi e prestiti, una manifestazione di interesse internazionale per trovare un partner adeguato per il completamento, ma soprattutto la gestione e lo sviluppo della zona franca. Stamattina mi hanno svegliato alle 7 con una telefonata da un paese lontanissimo in cui mi chiedevano un appuntamento per illustrare Capobianco al più grande gestore di zone franche che esista al mondo. Ci può dire da quale paese è arrivata questa chiamata? Non è la Cina. Giustamente mi chiedono riserbo e mantengo riserbo. La settimana prossima faremo un incontro. E poi chiaramente se son fiori fioriranno. Già il fatto che ci sia interesse è un fatto assolutamente gratificante, se consideriamo che la zona franca di Capobianco l' abbiamo appena istituita. Indubbiamente ci può essere un interesse nel mercato, anche perché





Brindisi Report

Brindisi

ma è qualcosa in più della zona franca. A Costa Morena Est, invece, è già in atto una partnership fra pubblico e privato. La banchina è pubblica e in concessione, utilizzata dall' Enel, oggi per il carbone, domani speriamo per la movimentazione di altre tipologie di merci. La loro zona è privata, soggetta a regolamentazione pubblica. Si tratta di un regime para-pubblicistico, perché nel momento in cui vuoi la zona franca, in realtà rinunci alla tua autonomia. Molti che si erano avvicinati alla richiesta di istituire altre zone franche in Puglia hanno rinunciato proprio per il fatto che la zona franca assoggetta l' imprenditore a un regime molto stringente di controlli. Ci vuole un impegno economico ma anche un grande impegno organizzativo per la gestione di una zona franca e non tutti gli imprenditori poi vogliono essere così controllati. L' Enel mi dice che ci sono interessi concreti di insediamenti nella loro zona franca. Io non posso che essere contento. Angelino (amministratore unico di Enel Logistics, ndr) mi ha detto che vorranno realizzare con i ministri competenti un incontro di presentazione a Roma, nelle prossime settimane. Questo dà il segno dell' impegno di un gruppo come Enel, nella riconversione di Brindisi. Teme possano esserci ripensamenti da parte di Edison rispetto al progetto di deposito di gas gnl, a causa della contrarietà rispetto alla localizzazione a Costa Morena Est espressa da una parte della maggioranza che sostiene l' amministrazione comunale? Per quanto riguarda Edison, stiamo facendo molto rumore per nulla. Attualmente noi non abbiamo neanche una domanda di concessione. Il procedimento, accentrato dallo Stato, oggi è totalmente in capo al ministero della Transizione energetica. Vedremo cosa dirà il ministero. Dopo di che gli atti saranno consequenziali. La questione prescinde dal localismo. Lo sblocco del progetto del prefabbricato che fungerebbe da terminal crocieristico provvisorio a Costa Morena est potrebbe favorire un ritorno della Msc o le due cose non sono legate? Purtroppo sì, le due questioni vanno di pari passo. Per quanto riguarda il prefabbricato è chiusa la conferenza dei servizi. Adesso è tutto nelle mani dell' ufficio gare. Dobbiamo fare di tutto per garantire che per l' estate ci sia, tenendo conto delle variabili della burocrazia, che sono sempre imperscrutabili. Taranto, come avete visto, accoglie le crociere perché è infrastrutturato. Quella era proprio una tipica crociera di elezione per Brindisi. Una grandissima nave, che può essere ospitata in pochissimi porti, tra cui Brindisi. Però per ospitare quella nave ci vuole innanzi tutto un accosto adeguato, che a Brindisi non c' è attualmente. E poi ci vuole un minimo di strutture per i controlli, che oggi sono necessari non solo per i consueti controlli di sicurezza, ma anche per le attività anti Covid. La crocieristica è regolata da rigidissimi protocolli di sicurezza per quanto riguarda la pandemia. E quindi le compagnie hanno bisogno di spazi adeguati a terra per eseguire i tamponi. Questo modello di vacanza Covid free, come riportano oggi i giornali specializzati, sta attraendo moltissimi, potenziali, utenti. Decine di milioni di persone già vaccinate nel mondo vogliono tornare alla normalità, cercandola nella vacanza. E la vacanza più sicura oggi è proprio la crociera. Infatti le prenotazioni stanno subendo negli ultimi giorni una impennata. Sarebbe un peccato restare fuori da questo tipo di mercato. Immaginate che Brindisi ha un asset che molti altri porti non hanno: cioè la presenza di un aeroporto. Il turismo flyng cruises è un turismo che prevede la prossimità di un aeroporto. Questo, come anche a Bari, c' è. Di recente non sono mancate le divergenze con l' amministrazione comunale. Come sono ora i rapporti? Io rappresento un' istituzione. I rapporti fra istituzioni sono sempre ottimi. Verrei meno ai doveri che discendono dal mio incarico se potessi far prevalere sentimenti personali sui doveri istituzionali. I rapporti sono, per definizione tra istituzioni, sempre buoni e regolari. Spero che in futuro le incomprensioni siano superate. Il compito di un presidente di un' Autorità di sistema portuale è molto semplice. Io ho solo un obbligo: incrementare i traffici. Normalmente questo obiettivo dovrebbe coincidere con gli obiettivi delle amministrazioni comunali. Il deputato Mauro D' Attis, nel corso di una conferenza stampa che si è svolta lo scorso gennaio, ha detto che bisognerebbe far luce su chi trae beneficio dal boicottaggio del porto di Brindisi. Lei pensa che si possa parlare di boicottaggio da parte di qualcuno? Penso che le potenzialità del porto di Brindisi non siano state comprese da tutti. Questo non è che io lo ritenga implausibile. Lo scenario di probabilità di crescita del

porto presuppone competenze molto approfondite in materia di economia dei trasporti, geopolitica, diritto della navigazione, che chiaramente non sono diffuse. Infatti, con i tecnici della materia, incomprensioni non ci sono mai state. Penso sia solamente il classico problema di asimmetria informativa. Il porto di Brindisi riuscirà a cogliere le opportunità



Brindisi Report

Brindisi

che si presenteranno con la transizione energetica, o la decarbonizzazione, con la chiusura della centrale Enel, sarà un grosso problema? Per comprendere le potenzialità bisogna comprendere prima di tutto i fondamentali dell'economia dei trasporti. Quali sono? Brindisi non può essere un porto di deep sea, ossia quei porti che accolgono le navi transoceaniche, perché ha delle limitazioni che derivano proprio dalla vicinanza dell'aeroporto, che è un vantaggio, come avevamo detto prima, per alcuni segmenti dell'economia marittima, come ad esempio le crociere, ma per i traffici commerciali è un grandissimo svantaggio. Però dà una eccellente posizione come porto per il cosiddetto short sea: un traffico fatto con imbarcazioni che non sono quelle oceaniche ma possono essere anche di notevole stazza. Oggi c'è un range di imbarcazioni che vanno dai traghetti come noi li conosciamo, ai traghetti che sono solo per i rotabili, ma si stanno fabbricando anche moltissime navi ibride che hanno oggi le dimensioni che 10 anni fa avevano le navi transoceaniche e sono in grado di creare rotte commerciali significative. La prossimità con la Grecia, l'Albania e i paesi Balcani, la possibilità di recuperare i collegamenti con il Corno d'Africa e altri paesi fra cui la Turchia, per fare un esempio, rendono fortemente attrattivo questo porto. Pensate che sfruttando i corridoi trasversali è possibile per un camion che parte da Istanbul, destinazione Marsiglia, risparmiare un giorno di viaggio, prediligendo il porto di Brindisi. E' chiaro che questo traffico potrà svilupparsi parallelamente allo sviluppo di infrastrutture adeguate.

Porto Brindisi: Maurodinoia, ministero Transizione ecologica ha emesso VIA per pontile di attracco per navi "ro-ro pax"

(FERPRESS) **Brindisi**, 9 MAR L'assessore ai Trasporti della Regione Puglia, Anna Maurodinoia, comunica che l'intervento **PORTO DI BRINDISI. POTENZIAMENTO DEGLI ORMEGGI NAVI RO-RO COSTA MORENA OVEST: REALIZZAZIONE DI UN PONTILE CON BRICCOLE** dell'importo di 9,3 milioni di euro, per il quale il ministero ha emesso la VIA (valutazione di impatto ambientale), consisterà nella realizzazione di un pontile di attracco per navi ro-ro pax costituito da sei briccole, collegate tra loro da passerelle metalliche, per consentire l'accesso agli ormeggiatori sulla banchina di Costa Morena Ovest. Finalità dell'intervento è garantire condizioni di ormeggio in sicurezza sulla banchina interessata, sopperendo alle difficoltà operative riscontrate in situazioni meteo avverse, specie in presenza di venti laterali/trasversali che attualmente non consentono l'attracco sicuro di navi tra loro affiancate. L'opera contribuirà spiega l'assessore pertanto, ad aumentare il gradiente di sicurezza degli ormeggi esistenti sulla banchina di Costa Morena Ovest ed un più efficace controllo del traffico marittimo, con benefici anche per l'utenza, in quanto l'innalzamento dei livelli di sicurezza introdotti dell'opera inciderà positivamente sugli orari di ormeggio e partenza delle navi in banchina, con ritorni positivi sulla puntualità dei traffici. L'intervento s'inserisce nell'elenco definitivo delle proposte progettuali ammissibili e finanziabili sul **Porto di Brindisi** a cui si è giunti dopo il confronto negoziale con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e trova copertura sullo stanziamento disposto dalla Giunta Regionale a valere sulla programmazione POC PUGLIA 2014-2020 e POR PUGLIA 2014-2020.



Installati al porto gli erogatori di acqua ed energia per i pescatori

Installati, lunedì scorso, gli 8 erogatori di energia elettrica e acqua potabile al porto di Gallipoli. Obiettivo: incentivare le attività di pesca. Gli erogatori, voluti dall' Amministrazione, sono dotati di quattro punti di presa elettrica e di quattro punti di presa idrica distintamente utilizzabili a mezzo software.

Particolarmente utili alle ordinarie attività di preparazione e manutenzione delle barche dei pescatori locali, le colonnine rappresentano una novità per il territorio e per gli spazi dedicati alla flotta peschereccia.

«L' installazione era prevista per la fine del mese corrente - dice il sindaco Stefano Minerva - ma abbiamo fatto di tutto per anticipare le tempistiche per agevolare i nostri pescatori». Gli erogatori sono stati installati nell' area portuale destinata allo sbarco dei pescherecci e sono già attivi. Nello specifico, ciascuna colonnina è dotata di 4 lettori di prossimità per la lettura di card prepagate che consentiranno l' erogazione di energia elettrica e acqua potabile secondo tariffe pubbliche. Le card prepagate, che potranno essere ricaricate presso gli uffici comunali dagli armatori e dagli operatori della flotta pescherecci della città, permetteranno i computi ed il calcolo complessivo delle risorse effettivamente consumate mediante contatori elettronici omologati.

soddisfatto anche cosimo Nazaro, presidente della Commissione Pesca.

A.Mar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



LA CERIMONIA AL TAGLIO DEL NASTRO PRESENTI IL PRESIDENTE DI RACCOMAR TARANTO, GIUSEPPE MELUCCI, E IL PRESIDENTE DI RACCOMAR PUGLIA, MARCELLO GORGONI

Agenti raccomandatari marittimi, inaugurata la sede al porto

Con una cerimonia sobria e discreta è stata inaugurata presso il Porto Mercantile la sede della sezione Agenti Raccomandatari Marittimi del Porto di Taranto.

A rendere operativa la Sezione con il taglio del nastro, il presidente di Raccomar Taranto, Giuseppe Melucci, accompagnato dal presidente di Raccomar Puglia, Marcello Gorgoni, dopa la benedizione di Don Ezio della Stella Maris.

A presenziare, in ossequio alle restrizioni delle normative Covid solo gli Agenti Marittimi Raccomandatari del Porto di Taranto, i presidenti delle sezioni pugliesi, il Comandante della Capitaneria di Porto, Diego Tomat, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio Porto di Taranto, Sergio Prete, il presidente della Confcommercio, Leonardo Giangrande, il presidente del Propeller Club Taranto, Michele Conte.

«È un traguardo importante - ha sottolineato il presidente Giuseppe Melucci quello che abbiamo raggiunto». «L' iter - ha continuato - è stato avviato dal mio predecessore e amico, Marco Caffio con il quale, insieme agli agenti marittimi di Raccomar Taranto, abbiamo un' unica vision: dare sostegno ad una categoria come quella dei raccomandatari marittimi, che nella fi liera delle attività economiche e portuali svolge un ruolo strategico e di fondamentale importanza. Avere una sede ha confermato Melucci - significa poter sostenere progetti formativi, dare un volto alle nuove generazioni, condividere uno spazio al servizio della collettività».

Soddisfatto del risultato raggiunto, il presidente di Raccomar Puglia, Marcello Gorgoni, che ha evidenziato la funzionalità della sede, la posizione ottimale, la cura dei dettagli, la galleria fotografica con scatti realizzati da Luigi Guida, fotografo per passione, raccomandatario di professione, oltre una foto panoramica all' ingresso realizzata dal fotografo Dino Spino.



Al terminal San Cataldo sbarcano impianti eolici

TARANTO Le banchine di Taranto hanno inaugurato movimentazioni Out of Gauge, dette anche Proiet Cargo scaricando macchinari di dimensioni eccezionali su speciali container. Si è trattato nella fattispecie di materiale destinato alla realizzazione di campi eolici. Come riferisce il sito Supply Chain Italy, dal quale riprendiamo la notizia, è il San Cataldo Container Terminal, la società del gruppo turco Yilport che sta riavviando il traffico di contenitori dal molo polisettoriale. Più in dettaglio nella struttura è stato recentemente sbarcato un carico di quattro generatori ognuno dal peso di 30 tonnellate l'uno, dal diametro di 5,70 metri e dall'altezza di 2,85, che serviranno alla realizzazione di parchi eolici. Gli impianti sarebbero destinati allo stesso campo offshore che sorgerà al largo del porto di Taranto proprio di fronte allo stesso terminal container. Le operazioni nel terminal proseguiranno nell'arco del 2021 e fino a tutto il 2022. La spedizione, acquisita dal referente commerciale del terminal Francesco Tota, è stata curata dal responsabile operativo, Cosimo Palagiano. Committente ne è stata Project Cargo Division Cma Cgm, la divisione dedicata ai trasporti eccezionali del liner francese, presenta a Taranto con due servizi container.



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro, commissario in eterno?

GIOIA TAURO Qualche volta, andandoci a cercare un'intervista, sembra di sfrugugiare come dice la battuta il culo alla cicala. È il caso della nostra richiesta di intervista al commissario governativo di Gioia Tauro, ammiraglio Andrea Agostinelli. Nel panorama delle Autorità di Sistema Portuali italiane, quella del Mar Tirreno Meridionale e Jonio è un ircocervo come nessun'altra. È commissariata da quasi sei anni, nell'arco dei quali si sono anche succeduti terremoti nella gestione del terminal; ma pure successi importanti, sia sul piano dei traffici che della safety e della security. E Agostinelli, da militare ligio agli ordini, è ancora lì con il cerino del commissariamento in mano, senza che dai quattro ministri alle infrastrutture che sono cambiati, ci sia stato ad oggi un chiaro segnale di arrivare alla normalizzazione. Ce n'è, francamente, da sentirsi frustrati. Ammiraglio, si sente frustrato? Non userei questo termine. Ma sorpreso e un po' preoccupato sì. Mi aspettavo che con le scadenze di buona parte dei vertici delle **AdSP**, avviate lo scorso novembre, si sarebbe chiarita anche la gestione di Gioia Tauro e degli altri porti del sistema connesso. Ci sono temi che da commissario ho affrontato, ma sui quali un presidente avrebbe probabilmente avuto più supporto, sia locale che nazionale. Con gli strumenti disponibili abbiamo ugualmente avviato il Piano Regolatore di Crotone, per esempio, che punta legittimamente ad essere uno scalo importante, quello di Corigliano e parecchio altro. Abbiamo definito istruttorie bloccate da vent'anni, che nessuno era riuscito a risolvere. Per quanto riguarda i traffici di Gioia Tauro i risultati sono noti a tutti. I governi che si sono succeduti, con i relativi ministri, ci hanno sempre mostrato considerazione. Ma il commissariamento, il più lungo che mi risulti, non si è ancora sbloccato. E invece avremmo bisogno di creare un clima di normalità, di apertura e di confronto che la funzione di commissario non sempre consente. Il nuovo ministro però ha già fatto alcuni passi: ha confermato le indicazioni di nomina per Livorno, per Civitavecchia Capisco perfettamente che il nuovo governo, e con esso il nuovo ministro, abbiano priorità della massima urgenza. E che il ministro debba anche mettere a regime la macchina del dicastero, con le deleghe ai viceministri, le problematiche poste dalla UE sulla natura giuridica delle **AdSP** e le relative tassazioni, le cento istanze dalla politica e dai territori. Non sono certo a fargli pressioni per il mio caso personale. Ma nello stesso tempo mi sento il dovere di ricordare al suo dicastero che la struttura logistica del Sud Italia ha bisogno assoluto di certezze. Quando sono arrivato qui, più di cinque anni fa, mi sentivo un ufficiale di marina prestato per una missione veloce e dato il ruolo di commissario anche temporanea. In questi anni ho imparato, mi sono appassionato, ho conosciuto la macchina ma anche il territorio con i suoi problemi e le sue eccellenze. L'hub dove lavoro ha già un grande presente e potrà avere un ancor più grande futuro perché il terminalista MSC ci crede e lo dimostra. Ora ho il dovere di ricordare a Roma che questo Sistema Portuale si merita grande considerazione. E che ci vuole un presidente dell'**AdSP**, segnale importante anche per non sentirci tutti speciali in chiave negativa. Ovviamente mi piacerebbe essere il nuovo presidente, ma non sta a me scegliere. Però il tempo delle decisioni in queste realtà portuali di grande respiro e di grandi impegni non è una variabile indipendente o ininfluyente. Anzi.

Antonio Fulvi



Piano di Crotone entro due mesi

CROTONE Per discutere delle proposte di variante al Piano Regolatore del porto di Crotone si è tenuta una riunione presso la sede della Capitaneria di porto indetta dal commissario straordinario dell'AdSP Andrea Agostinelli, e ospitata del comandante della Capitaneria 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'onorevole Elisabetta Maria Barbuto e l'onorevole 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, Agostinelli ha illustrato le proposte di modifica al Piano Regolatore Portuale 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, presentato 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. E' seguito un ampio dibattito che ha manifestato 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, cha dovrà essere consegnata entro due mesi e che sarà discussa con l'intera comunità portuale di Crotone.



infrastrutture

Sardegna, piano da 180 milioni per il rilancio degli scali marittimi

Deiana: puntiamo sullo sviluppo di investimenti innovativi e occupazione

DAVIDE MADEDDU - In Sardegna si rilancia sui porti con un piano triennale che vale 180 milioni di euro e interventi che spaziano dalle infrastrutture alla tecnologia.

L' Autorità di sistema dei porti del mare di Sardegna lancia così il piano per i sette scali presenti nell' isola. L' obiettivo è valorizzare il settore merci, ma anche quello crocieristico. Tra i piani previsti anche l' adozione «in tutti gli scali e nelle aree demaniali di competenza di un green deal per l' efficientamento energetico e la promozione dell' utilizzo di carburanti a basse emissioni solforose»; inoltre si favorisce «l' iniziativa privata, in particolare quella legata al comparto nautico e dei servizi».

«Siamo nella fase di passaggio dalla creazione di un' identità originale - dice il presidente dell' Adsp Massimo Deiana - a una pianificazione che, forte dell' esperienza e dello stress test sugli scali di competenza, conduce a definire i ruoli di ciascuna realtà in base alle reali vocazioni». Il punto di partenza di un percorso che, alla fine, «trasformerà l' Autorità (AdSP) da mero gestore di infrastrutture nelle quali si ricevono e rilasciano flussi di traffico, a promotore di una più ampia ed articolata dimensione economico-sociale, che interessa la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l' energia, la sostenibilità, l' innovazione tecnologica e, soprattutto, l' occupazione».

Parte degli interventi più significativi riguarderanno il **porto** di Cagliari, dove è previsto il graduale trasferimento del traffico Ro-Ro e Ro-Pax dal **porto** storico all' avamposto ovest del **porto** canale, la riqualificazione del terminal crociere e la riorganizzazione dei varchi di security e di accesso.

Per lo scalo di **Olbia** c' è la riconferma della sua vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Novità a **Porto Torres** dove sono previsti interventi per la separazione dei traffici commerciali da quelli dedicati alle rinfuse, mentre a Golfo Aranci si lavora per modifiche infrastrutturali così come a Santa Teresa Gallura. A Oristano-Santa Giusta, si conferma la vocazione del traffico merci ma con un' attenzione alle crociere.

Nel polo industriale di Portovesme, strategico sia per le fabbriche sia per i collegamenti con Carloforte, previsto il dragaggio fondali e nuove banchine.

Inoltre la Grendi Trasporti Marittimi potrà ufficialmente operare come impresa nel **porto** di **Olbia**.

Dal comitato di gestione dell' Adsp è arrivato il via libera allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'Unione Sarda

Cagliari

Trasporti. L' appello dei consiglieri 5Stelle

«L' Autorità portuale cambi guida»

Il Movimento Cinquestelle chiede il cambio al vertice dell' **Autorità** del mare della Sardegna. «A breve scadrà il mandato dell' attuale presidente Massimo Deiana, e per quella data la Regione, previo parere della commissione Trasporti, dovrà indicare al ministero un successore», ha spiegato il capogruppo pentastellato in Consiglio regionale Michele Ciusa che oggi ha incontrato i lavoratori del Porto Canale di Cagliari per fare il punto sulla vertenza che coinvolge oltre 200 ex dipendenti della Cict.

Proprio per il loro futuro, ha precisato Ciusa, «questa nomina sarà fondamentale». Infatti, ha aggiunto, «è l' occasione per individuare un esperto del settore dotato di una mission che guidi il rilancio del Porto canale».

Oltretutto, ha sottolineato il capogruppo, «la Regione non ha ancora nominato il suo rappresentante nel comitato di gestione dell' Authority. Altrettanto importante è che la Giunta collabori nel processo di costituzione di un' Agenzia regionale che servirà a garantire un reddito a queste famiglie e soprattutto a congelare le oltre 200 professionalità. Un processo che ha già avuto successo nei porti di Gioia Tauro e Taranto».



Porto canale: M5s chiede cambio al vertice Autorità del mare

Il Movimento Cinquestelle chiede il cambio al vertice dell' Autorità del mare della Sardegna. "A breve scadrà il mandato dell' attuale direttore Massimo Deiana, e per quella data la Regione, previo parere della commissione Trasporti, dovrà indicare al ministero un successore", ha spiegato il capogruppo pentastellato in Consiglio regionale Michele Ciusa che oggi ha incontrato i lavoratori del Porto Canale di Cagliari per fare il punto sulla vertenza che coinvolge oltre 200 ex dipendenti della Cict. Proprio per il loro futuro, ha precisato Ciusa, "questa nomina sarà fondamentale". Infatti, ha aggiunto, "è l' occasione per poter individuare un esperto del settore dotato di una mission che possa guidare il rilancio del Porto canale". Oltretutto, ha sottolineato il capogruppo, "la Regione non ha ancora nominato il suo rappresentante nel comitato di gestione dell' **Authority**, un primo passo essenziale per poter giocare questa partita e vincerla. Altrettanto importante è che la Giunta collabori, e non si metta di traverso, nel processo di costituzione di un' Agenzia regionale che servirà a garantire un reddito a queste famiglie e soprattutto a congelare le oltre duecento professionalità. Un processo che ha già avuto successo nei porti di Gioia Tauro e Taranto".



I test rapidi per il Covid in Sardegna si fanno anche al porto di Cagliari

Una tensostruttura è stata allestita per accogliere i passeggeri in arrivo via nave. Dovranno essere testati coloro che sbarcano senza 'certificato' di negatività.

AGI - Agenzia Italia

AGI - Da oggi sono iniziati anche nel porto di Cagliari i controlli rapidi anti-Covid per chi arriva in Sardegna, stabiliti con l'ordinanza regionale, firmata venerdì scorso dal presidente della Regione, Christian Solinas. Ieri le postazioni erano state attivate nei tre aeroporti e negli scali marittimi del Nord dell'isola. L'arrivo della prima nave passeggeri, con a bordo circa 150 persone e proveniente da Civitavecchia, era previsto per le 9.30 di oggi, ma per un ritardo il traghetto ha effettuato l'attracco solo in tarda mattinata. Sul molo Sabaudò sono state allestite le tende della Protezione civile, dove il personale medico, infermieristico e amministrativo dell'Ats-Ares, suddiviso nelle varie postazioni, accoglierà e sottoporrà ai controlli i passeggeri in arrivo. Gli autotrasportatori sardi, che viaggiano ogni giorno sulle navi da e per la Sardegna, avranno la priorità, come conferma all'AGI Luigi Cadeddu, referente del Coordinamento regionale sanitario: "Ci sono 'corsie preferenziali' per gli autotrasportatori. Se uno dovesse risultare positivo si seguiranno le procedure. Un autotrasportatore positivo è un focolaio itinerante e, quindi, dobbiamo impedire che questo accada". Come funziona la procedura "Chi sbarcherà dai traghetti", spiega Cadeddu, "attenderà prima nella tenda destinata a sala d'attesa e verrà registrato. Poi, sarà indirizzato in un percorso per effettuare il tampone antigenico. Il risultato arriverà nel giro di un quarto d'ora. Se è negativo viene fatto andare via, mentre se dovesse risultare positivo, gli verrà fatto un tampone molecolare. Se pure questo dovesse dare risultato positivo, a quel punto sarà valutato da un medico presente. Se la persona è asintomatica sarà ospitata in un hotel Covid, mentre se è sintomatica verrà portata sempre in un hotel Covid, ma sarà anche isolata dagli altri e valutata dall'Usca". Cadeddu esclude che possano verificarsi casi da ricovero, perché "già prima, a bordo della nave - ha precisato - viene misurata la temperatura e i passeggeri non dovrebbero avere sintomi". Nel caso in cui un viaggiatore abbia effettuato un test 48 ore prima dell'arrivo, invece, dovrà rivolgersi a un centro per fare un test rapido. Intanto, da oggi all'aeroporto di Cagliari anche chi parte potrà sottoporsi a test rapidi per il coronavirus, a pagamento. Non solo: il servizio - integrativo rispetto a quello predisposto da ieri dalla Regione Sardegna - sarà offerto nello scalo Elmas anche a chiunque lo chiederà. Costo: 45 euro, che si possono pagare anche con carta di credito.



Sardegna bianca, al via obbligo test anche al porto Cagliari

Quattro postazioni Ats che cerca Covid hotel per quarantene

(ANSA) - **CAGLIARI**, 09 MAR - Cinque tende sul molo Sabaudo al **porto di Cagliari** e quattro postazioni con una decina di operatori sanitari dell' Ats per i test obbligatori in ingresso in Sardegna. Dopo la giornata di ieri con il primo giorno di controlli obbligatori in porti e aeroporti per entrare nella zona bianca della Sardegna che ha fatto segnare circa 2mila tamponi con solo 3 positivi, oggi l' attenzione si sposta sullo scalo marittimo del capoluogo. Atteso lo sbarco del primo traghetto Tirrenia dall' avvio delle nuove prescrizioni. La nave proveniente da Civitavecchia ha a bordo un' ottantina di passeggeri. Le verifiche sull' eventuale possesso dei certificati di negatività o vaccinali e l' effettuazione dei tamponi rapidi, secondo Ats, non dovrebbero prendere più di un' ora per controllare tutti i viaggiatori. Quelli che invece non vorranno sottoporsi al test obbligatorio e dichiareranno di volerlo fare, a proprie spese, entro 48 ore sono messi in isolamento e segnalati dall' Ats che nel frattempo, anche in vista di un aumento dei flussi, sta cercando nuove residenze per le quarantene. Con un bando in scadenza domani il servizio sanitario regionale ha avviato la verifica di disponibilità tra le strutture alberghiere "ovvero ad altri immobili aventi analoghe caratteristiche di idoneità per garantire l' isolamento delle person"e. In particolare verranno privilegiate quelle strutture immediatamente disponibili site al massimo a 50 km di distanza dagli aeroporti di Olbia "Costa Smeralda" e **Cagliari** Elmas. L' affidamento prevede la garanzia del servizio sino al 30 giugno con un costo per persona di 66 euro, inva compresa .Due covid hotel sono già operativi nell' Isola a Oristano e Santa Maria Coghinas (Sassari). (ANSA).



Zona bianca, test per gli arrivi nell' Isola. Attive le postazioni nel porto di Cagliari

Cinque tende sul molo Sabaudò al porto di Cagliari e quattro postazioni con una decina di operatori sanitari dell' Ats per i test obbligatori in ingresso nell' Isola. Dopo la giornata di ieri con il primo giorno di controlli obbligatori in porti e aeroporti per entrare nella zona bianca della Sardegna che ha fatto segnare circa 2mila tamponi con solo 3 positivi, oggi l' attenzione si sposta sullo scalo marittimo del capoluogo. Atteso lo sbarco del primo traghetto Tirrenia dall' avvio delle nuove prescrizioni. La nave proveniente da Civitavecchia ha a bordo un' ottantina di passeggeri. Le verifiche sull' eventuale possesso dei certificati di negatività o vaccinali e l' effettuazione dei tamponi rapidi, secondo Ats, non dovrebbero prendere più di un' ora per controllare tutti i viaggiatori. Quelli che invece non vorranno sottoporsi al test obbligatorio e dichiareranno di volerlo fare, a proprie spese, entro 48 ore sono messi in isolamento e segnalati dall' Ats che nel frattempo, anche in vista di un aumento dei flussi, sta cercando nuove residenze per le quarantene. Con un bando in scadenza domani il servizio sanitario regionale ha avviato la verifica di disponibilità tra le strutture alberghiere "ovvero ad altri immobili aventi analoghe caratteristiche di idoneità per garantire l' isolamento delle persone". In particolare verranno privilegiate quelle strutture immediatamente disponibili site al massimo a 50 chilometri di distanza dagli aeroporti di Olbia 'Costa Smeralda' e Cagliari Elmas. L' affidamento prevede la garanzia del servizio sino al 30 giugno con un costo per persona di 66 euro, inva compresa .Due covid hotel sono già operativi nell' Isola a Oristano e Santa Maria Coghinas (Sassari).



Ok in giunta alla svolta turistica per il porto Siglato il protocollo con l' Authority dello Stretto

La Giunta municipale ha approvato il protocollo d'intesa tra l' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto ed il Comune per l' avvio della procedura di redazione del Documento di indirizzo alla Pianificazione preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di **Sistema Portuale**. Secondo l' assessore Cama «è il primo passo che rivoluzionerà il nostro bellissimo porto sotto il profilo economico, turistico ed urbanistico in vista del prossimo Piano regolatore **portuale**. Con il presidente dell' **Autorità**, Mario Paolo Mega, e con il sindaco Giuseppe Falcomatà, abbiamo creato i presupposti per far diventare il porto un vero e proprio "luogo del cuore" di Reggio, un gioiello incastonato al centro della città attraverso il quale creare sviluppo, economia e socialità grazie ad una nuova concezione degli spazi, delle attività ad esso connessi ed alla realizzazione del "Museo del Mare" progettato dall' Archistar Zaha Hadid».

Si è ripensato, dunque, alla portualità crocieristica, turistica e diportistica, a quella commerciale, alla viabilità di accesso e raccordo così come all' interfaccia città-porto. L' assessore Cama ha, quindi, spiegato come cambierà l' infrastruttura in base a quanto prevede il protocollo appena approvato: «La Nuova Banchina di Levante e la porzione centrale del Molo di Ponente, con retrostanti piazzali, saranno destinati al traffico crocieristico ed a tal fine le stesse dovranno essere adeguata attrezzate nonché dotate delle necessarie strutture di servizio con la realizzazione di un terminal crocieristico ed installazione di security. La Vecchia Banchina di Levante, la Banchina "Margottini" e la radice del Molo di Ponente saranno destinati al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito. Gli immobili nei piazzali della Vecchia Banchina di Levante, saranno destinati esclusivamente ad attività, sia commerciali che ricettive, con funzioni anche di natura turistico ricreativa a supporto della accoglienza degli ospiti delle imbarcazioni all' ormeggio».

Quindi, nel corpo del protocollo approvato, un passaggio è chiaramente riservato al reiterato pronunciamento di dissenso, da parte dell' Amministrazione comunale, al traffico dei mezzi pesanti e delle navi ro-ro, sia di iniziativa pubblica che privata, nonché al relativo ormeggio, che «dovranno essere previsti nel nuovo porto da realizzare a sud di Villa San Giovanni. Nelle more della definizione delle procedure per l' esatta individuazione dell' anzidetto nuovo porto, non sarà consentito l' avvio e/o la conclusione di qualsiasi altra iniziativa analoga in altre aree della circoscrizione demaniale dell' AdSP dello Stretto, sia di iniziativa pubblica che privata».

Così, al fine di eliminare le sovrapposizioni con l' attività crocieristica e dei maxi yacht, «il traffico commerciale e di traghettamento con l' approdo di Tremestieri sarà ricollocato in una nuova banchina da realizzare nella zona nord senza che ciò determini un incremento di traffico rispetto alle medie degli ultimi anni. È prevista la demolizione dei silos del cemento ed il recupero di tutti gli immobili demaniali esistenti. Le attività dei depositi costieri di carburante dovranno essere dismesse, mentre quelle cantieristiche dovranno essere delocalizzate nella nuova area prevista nella zona nord». Ribadito il netto "no" ai mezzi pesanti verso Tremestieri.



In gioco il futuro di tutto l'affaccio a mare

De Luca: «Dopo 20 anni d'attesa finalmente è operativo il Piano regolatore portuale e va attuato. È la visione generale che è mancata e che adesso deve guidarci nelle scelte»

Lucio D'Amico Finora era rimasto in silenzio. Ma nel momento in cui la città sta dibattendo, anche appassionatamente, sul futuro del quartiere fieristico e dell'intero affaccio a mare, come può tacere il sindaco della città di Messina? - La demolizione del Teatro ha riaperto lo sguardo della città verso il mare in quel punto che è la prosecuzione ideale della Passeggiata. Ora l'**Autorità portuale** porterà avanti il progetto di ricostruzione. Lei, sindaco De Luca, è d'accordo? «Il progetto di demolizione del vecchio Teatro in Fiera faceva parte del Piano regolatore **portuale**, approvato ben 15 anni addietro e adottato finalmente due anni fa a seguito del mio intervento, deciso e decisivo mi permetto di aggiungere, sulla Regione siciliana. L'**Autorità di sistema portuale** ha istruito gli atti per aggiudicare i lavori, che hanno preso avvio nei giorni scorsi proprio con la demolizione di un immobile che era chiuso da circa 20 anni.

Discutere adesso di un'opera approvata ben 15 anni fa mi sembra fuori tempo massimo. Ma al di là della questione tecnica e giuridica, che chiaramente coinvolge anche considerazioni economiche di notevole entità considerato che recedere adesso dall'appalto comporterebbe l'applicazione di penali e la nascita anche di un probabile contenzioso, la questione da porsi è un'altra. La realizzazione del nuovo Teatro, che ospiterà gli uffici e che prevede una sala congressi da circa 300 posti più altre sale destinate ad ospitare convegni e riunioni, è stata inserita in un'ampia pianificazione che è stata condivisa con tutti gli attori del settore **portuale** e che infine è stata approvata nell'ambito di un contesto complesso, che prevede la radicale trasformazione di tutto il water front, ivi compreso il complesso immobiliare fieristico.

Pretendere che l'**Autorità portuale** blocchi la realizzazione dell'opera, senza avere alcuna valida alternativa, equivale a condannare la città ad avere l'ennesima tragica incompiuta. Di contro, nelle previsioni dell'**Autorità di sistema portuale** verrà liberato il vero affaccio, cioè la parte lato mare consentendo il libero accesso all'area fieristica dove attualmente ci sono i locali dell'ex Irrera a mare. La mia opinione è che non vada mai perso di vista l'obiettivo generale, che non è la semplice demolizione di immobili ma il recupero e la valorizzazione delle aree prospicienti il mare. In questo senso ritengo che il Prp vada attuato per come è stato proposto ed adottato». - A che punto sono le tanto strombazzate procedure di sdemanializzazione?

«L'iter portato avanti negli anni scorsi ha consentito di verificare ed accertare la cosiddetta "dividente demaniale" cioè la linea ideale di demarcazione delle aree demaniali marittime rispetto alle aree del demanio comunale e del suo patrimonio indisponibile.

Questo procedimento ha consentito, per esempio, di fare acquisire al demanio comunale la via Vittorio Emanuele. Altra cosa, invece, è parlare di sdemanializzazione per sottrarre al demanio marittimo le aree della cittadella fieristica o della Passeggiata a mare o del Ringo. In questo caso, per ottenere la sdemanializzazione sarebbe necessaria una norma specifica che disponesse che tali aree vengano attribuite al Comune di Messina sottraendole all'**Autorità portuale** che le ha ricevute in forza di legge. A tal proposito, invece, risulta utile ragionare in termini di pianificazione, intanto perché, a porto di Tremestieri concluso, si libererà la Rada San Francesco e soprattutto in virtù della



elaborazione del nuovo Piano regolatore della città, oltre che del Pums che determineranno indubbiamente dei punti di contatto con quanto avverrà in questa parte pregiata di città. In estrema sintesi, sarà necessario



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

redigere un Piano di dettaglio che possa dare la giusta "visione". Rammento a tutti che nel Prp tutta quell' area viene destinata alla portualità da diporto, con lo sviluppo dei servizi connessi. Chiedere la sdemanializzazione di quelle aree significa dunque sconfessare il Prg portuale». - Al di là della contrapposizione con la Giunta Musumeci, non ritiene che oggi più che mai ci sia bisogno di un nuovo Patto per il waterfront?

«Non si tratta di polemiche con Musumeci ma di una concreta valutazione dei fatti. Il Patto per la Falce, che io ho denominato il "Pacco per la Falce", ha costituito una vera e propria farsa dove chi non ha osservato i termini dell' accordo è stata certamente la Regione siciliana che non ne ha rispettato né gli impegni di carattere finanziario né quelli di concertazione sui modi e fasi di attuazione. Alla firma del Masterplan (22 ottobre 2016) veniva sottoscritto un accordo tra il Comune di Messina e la Regione con il quale la Regione prendeva l' impegno di finanziare gli interventi sulla Real Cittadella per un totale di 34,4 mln di euro. Dopo la firma, non è successo nulla. Improvvisamente, nel dicembre 2020 il presidente Musumeci ha annunciato di avere destinato 10 milioni di euro di finanziamenti per la Real Cittadella, ma si è trattato di un semplice proclama.

Ad aggiungere ulteriore beffa alla vicenda, è stato diffuso un comunicato che annuncia da parte della Regione di un finanziamento di 1 mln di euro per opere da eseguire all' interno della base della Marina militare, per tali lavori il Comune è stato protagonista dall' inizio facendosi promotore di un protocollo d' intesa ed avendo un ruolo di regia che ha permesso il dialogo tra l' Università, la Soprintendenza, l' Autorità portuale. In tutto questo succedersi di annunci, promesse, proclami e riunioni il Comune di Messina non viene mai coinvolto né informato, in palese violazione degli accordi».

Sindaco, state cercando di riesumare il "cadavere" dell' Ente Porto?

«Ho disposto di revocare la rinuncia al giudizio sulle aree dell' Ente Porto. Ribadisco che con l' Autorità portuale esiste un continuo e proficuo dialogo. Ma questa condivisione di intenti non mi consente di rinunciare a fare valere i diritti della città di Messina, che da socio maggioritario dell' Ente autonomo portuale ha il dovere di battersi per il riconoscimento delle prerogative che la legge riconosceva al porto di Messina, con l' istituzione del Punto Franco mai attuato anche per la volontà di chi si è sempre arricchito negando alla città di Messina il diritto di prosperare economicamente nel libero mercato, preferendo soggiogarla al monopolio di pochi operatori portuali che per decenni hanno agito sempre come i veri padroni della città».

Porto turistico, avanti tutta

Prima il documento di indirizzo e successivamente il piano regolatore

LA Giunta comunale ha approvato il protocollo d'intesa tra l'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto ed il Comune per l'avvio della procedura di redazione del Documento di indirizzo alla Pianificazione preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di **Sistema Portuale**.

«È il primo passo che rivoluzionerà il nostro bellissimo porto sotto il profilo economico, turistico ed urbanistico in vista del prossimo Piano regolatore **portuale**».

È quanto afferma l'assessore re alla Pianificazione urbana, ai Trasporti e alla Mobilità, Mariangela Cama, specificando come, adesso, «si apre la fase di confronto e dialogo con gli stakeholder interessati al rilancio di un'infrastruttura che non sarà più soltanto uno spazio di collegamento via mare con la città o di attraversamento e stazionamento delle merci».

«Anzi - ha aggiunto - con il presidente dell'**Autorità**, Mario Paolo Mega, e con il sindaco Giuseppe Falcomatà, abbiamo creato i presupposti per far diventare il porto un vero e proprio "luogo del cuore" di Reggio, un gioiello incastonato al centro della città attraverso il quale creare sviluppo, economia e socialità grazie ad una nuova concezione degli spazi, delle attività ad esso connessi ed alla realizzazione del "Museo del Mare" progettato dall'Archistar Zaha Hadid».

Si è ripensato, dunque, alla portualità crocieristica, turistica e diportistica, a quella commerciale, alla viabilità di accesso e raccordo così come all'interfaccia città - porto.

L'assessore Cama ha, quindi, spiegato come cambierà l'infrastruttura in base a quanto prevede il protocollo appena approvato: «La Nuova Banchina di Levante e la porzione centrale del Molo di Ponente, con retrostanti piazzali, saranno destinati al traffico crocieristico ed a tal fine le stesse dovranno essere adeguatamente attrezzate nonché dotate delle necessarie strutture di servizio con la realizzazione di un terminal crocieristico ed installazione di security. La Vecchia Banchina di Levante, la Banchina "Margottini" e la radice del Molo di Ponente saranno destinati al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito. Gli immobili nei piazzali della Vecchia Banchina di Levante, saranno destinati esclusivamente ad attività, sia commerciali che ricettive, con funzioni anche di natura turistico ricreativa a supporto della accoglienza degli ospiti delle imbarcazioni all'ormeggio».

Quindi, nel corpo del protocollo approvato, un passaggio è chiaramente riservato al reiterato pronunciamento di dissenso, da parte dell'Amministrazione comunale, al traffico dei mezzi pesanti e delle navi ro-ro, sia di iniziativa pubblica che privata, nonché al relativo ormeggio, che «dovranno essere previsti nel nuovo porto da realizzare a sud di Villa San Giovanni. Nelle more della definizione delle procedure per l'esatta individuazione dell'anzidetto nuovo porto, non sarà consentito l'avvio e/o la conclusione di qualsiasi altra iniziativa analoga in altre aree della circoscrizione demaniale dell'AdSP dello Stretto, sia di iniziativa pubblica che privata».

Così, al fine di eliminare le sovrapposizioni con l'attivo porto cittadino turistico e dei maxi yacht, «il traffico commerciale e di traghettamento con il approdo di Tremestieri sarà ricollocato in una nuova banchina da realizzare nella zona nord senza che ciò determini un incremento di traffico rispetto alle medie degli ultimi anni e senza spostamento di traffico dal Porto di Villa San Giovanni. Il traffico dei mezzi veloci, poi, dovrà essere riorganizzato nei pressi della attuale Stazione passeggeri, l'unica per tutti gli operatori marittimi». Il Mercato Ittico, interamente



riqualificato dall' Amministrazione comunale, diventerà - per come condiviso anche con l' assessore alle Attività Produttive Irene



Il Quotidiano della Calabria

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Calabrò - «funzionale alla rinnovata finalità turistico ricreativa, nonché struttura di supporto alle attività finalizzate alla ricettività turistica». L'immobile potrà, dunque, essere integrato da attività di natura turistico -commerciale e di somministrazione». È prevista la demolizione dei silos del cemento ed il recupero di tutti gli immobili demaniali esistenti, tra cui quello dell'ex sede della Capitaneria di porto e dell'ex ristorante "Onda marina".

Sugli altri immobili esistenti «si valuterà se mantenerli o prevederne la demolizione programmando la nuova edificazione in posizioni differenti». «Tutte le attività diportistiche esistenti all'attuale nel bacino portuale - continua il documento - dovranno essere rilocalizzate in una nuova darsena che dovrà essere realizzata nella zona nord della circoscrizione demaniale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale. Si dovrà realizzare, altresì, un aumento del numero di posti barca disponibili assicurando che una quota venga destinata alle imbarcazioni in transito». Ed ancora: «La viabilità all'interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni. Dovranno essere limitate, allo stretto indispensabile, le aree destinate a parcheggio e, in ogni caso, solo se strettamente funzionali delle attività portuali insediate».

«Lungo tutto il confine est del porto - è specificato - dovrà essere realizzata una pista ciclo -pedonale che collegherà con la viabilità comunale a nord ed a sud. In corrispondenza alla Stazione Ferroviaria di Santa Caterina dovrà essere realizzato un collegamento che favorisca l'intermodalità ferrovia -mare. La porzione di aree demaniali ubicate tra il Molo di Po- nente ed il Rione Candeloro, dovrà essere messa a disposizione dell'Amministrazione Comunale per consentire il completamento degli interventi di riqualificazione del lungomare di Reggio Calabria ed in particolare la creazione di un Museo del Mare».

«Le attività esistenti dei depositi costieri di carburante - si legge ancora - dovranno essere dismesse, mentre quelle cantieristiche dovranno essere delocalizzate nella nuova area prevista nella zona nord adiacente alla darsena per il diporto».

«Procediamo speditamente verso una rimodulazione del nostro Porto fino a ieri nemmeno lontanamente immaginabile», ha affermato l'assessore Cama concludendo: «Finalmente, un'infrastruttura tanto importante e, per certi versi, persino romantica nella sua accezione più estesa, ritrova quella linfa e quella dignità che le spettano. E presto i reggini avranno nuovi luoghi da condividere, inedite realtà da esplorare e dove far crescere le generazioni del futuro».

Il Metropolitan

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Reggio Calabria: dalla Giunta disco verde al protocollo d' intesa con l' Autorità di Sistema Portuale

About The Author

Ecco come cambia il porto con le aree per le navi da crociera, i maxi yacht, spazi turistici, commerciali ed il Museo del Mare di Zaha Hadid L' assessore Cama: «Col presidente **Mega** ed il sindaco Falcomatà abbiamo creato i presupposti per far rinascere un gioiello incastonato al centro della città attraverso il quale creare sviluppo, economia e socialità» La Giunta comunale ha approvato il protocollo d' intesa tra l' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune per l' avvio della procedura di redazione del Documento di indirizzo alla Pianificazione preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. «È il primo passo che rivoluzionerà il nostro bellissimo porto sotto il profilo economico, turistico ed urbanistico in vista del prossimo Piano regolatore portuale». È quanto afferma l' assessore alla Pianificazione urbana, ai Trasporti e alla Mobilità, Mariangela Cama, specificando come, adesso, «si apre la fase di confronto e dialogo con gli stakeholder interessati al rilancio di un' infrastruttura che non sarà più soltanto uno spazio di collegamento via mare con la città o di attraversamento e stazionamento delle merci». Mariangela Cama «Anzi - ha aggiunto - con il

presidente dell' Autorità, **Mario Paolo Mega**, e con il sindaco Giuseppe Falcomatà, abbiamo creato i presupposti per far diventare il porto un vero e proprio 'luogo del cuore' di Reggio, un gioiello incastonato al centro della città attraverso il quale creare sviluppo, economia e socialità grazie ad una nuova concezione degli spazi, delle attività ad esso connessi ed alla realizzazione del 'Museo del Mare' progettato dall' Archistar Zaha Hadid». Si è ripensato, dunque, alla portualità crocieristica, turistica e diportistica, a quella commerciale, alla viabilità di accesso e raccordo così come all' interfaccia città-porto. L' assessore Cama ha, quindi, spiegato come cambierà l' infrastruttura in base a quanto prevede il protocollo appena approvato: «La Nuova Banchina di Levante e la porzione centrale del Molo di Ponente, con retrostanti piazzali, saranno destinati al traffico crocieristico ed a tal fine le stesse dovranno essere adeguata attrezzate nonché dotate delle necessarie strutture di servizio con la realizzazione di un terminal crocieristico ed installazione di security. La Vecchia Banchina di Levante, la Banchina 'Margottini' e la radice del Molo di Ponente saranno destinati al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito. Gli immobili nei piazzali della Vecchia Banchina di Levante, saranno destinati esclusivamente ad attività, sia commerciali che ricettive, con funzioni anche di natura turistico ricreativa a supporto della accoglienza degli ospiti delle imbarcazioni all' ormeggio». Quindi, nel corpo del protocollo approvato, un passaggio è chiaramente riservato al reiterato pronunciamento di dissenso, da parte dell' Amministrazione comunale, al traffico dei mezzi pesanti e delle navi ro-ro, sia di iniziativa pubblica che privata, nonché al relativo ormeggio, che «dovranno essere previsti nel nuovo porto da realizzare a sud di Villa San Giovanni. Nelle more della definizione delle procedure per l' esatta individuazione dell' anzidetto nuovo porto, non sarà consentito l' avvio e/o la conclusione di qualsiasi altra iniziativa analoga in altre aree della circoscrizione demaniale dell' AdSP dello Stretto, sia di iniziativa pubblica che privata». Così, al fine di eliminare le sovrapposizioni con l' attività crocieristica e dei maxi yacht, «il traffico commerciale e di traghettamento con l' approdo di Tremestieri sarà ricollocato in una nuova banchina da realizzare nella zona nord senza che ciò determini un incremento di traffico rispetto alle medie degli ultimi anni e senza spostamento di traffico dal Porto di Villa San Giovanni. Il traffico dei



mezzi veloci, poi, dovrà essere riorganizzato nei pressi della attuale Stazione passeggeri, l' unica per tutti gli operatori marittimi». Il Mercato Ittico, interamente riqualificato dall' Amministrazione comunale, diventerà - per come condiviso anche con l' assessore alle Attività Produttive Irene Calabrò - «funzionale



Il Metropolitano

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

alla rinnovata finalità turistico ricreativa, nonché struttura di supporto alle attività finalizzate alla ricettività turistica». L'immobile potrà, dunque, essere integrato da attività di natura turistico-commerciale e di somministrazione». È prevista la demolizione dei silos del cemento ed il recupero di tutti gli immobili demaniali esistenti, tra cui quello dell'ex sede della Capitaneria di porto e dell'ex ristorante 'Onda marina'. Sugli altri immobili esistenti «si valuterà se mantenerli o prevederne la demolizione programmando la nuova edificazione in posizioni differenti». «Tutte le attività diportistiche esistenti all'attualità nel bacino portuale - continua il documento - dovranno essere rilocalizzate in una nuova darsena che dovrà essere realizzata nella zona nord della circoscrizione demaniale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale. Si dovrà realizzare, altresì, un aumento del numero di posti barca disponibili assicurando che una quota venga destinata alle imbarcazioni in transito». Ed ancora: «La viabilità all'interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni. Dovranno essere limitate, allo stretto indispensabile, le aree destinate a parcheggio e, in ogni caso, solo se strettamente funzionali delle attività portuali insediate». «Lungo tutto il confine est del porto - è specificato - dovrà essere realizzata una pista ciclo-pedonale che collegherà con la viabilità comunale a nord ed a sud. In corrispondenza alla Stazione Ferroviaria di Santa Caterina dovrà essere realizzato un collegamento che favorisca l'intermodalità ferrovia-mare. La porzione di aree demaniali ubicate tra il Molo di Ponente ed il Rione Candeloro, dovrà essere messa a disposizione dell'Amministrazione Comunale per consentire il completamento degli interventi di riqualificazione del lungomare di Reggio Calabria ed in particolare la creazione di un Museo del Mare». «Le attività esistenti dei depositi costieri di carburante - si legge ancora - dovranno essere dismesse, mentre quelle cantieristiche dovranno essere delocalizzate nella nuova area prevista nella zona nord adiacente alla darsena per il diporto». «Procediamo speditamente verso una rimodulazione del nostro Porto fino a ieri nemmeno lontanamente immaginabile», ha affermato l'assessore Cama concludendo: «Finalmente, un'infrastruttura tanto importante e, per certi versi, persino romantica nella sua accezione più estesa, ritrova quella linfa e quella dignità che le spettano. E presto i reggini avranno nuovi luoghi da condividere, inedite realtà da esplorare e dove far crescere le generazioni del futuro».

Il Segretario regionale di Sicilia Futura scrive al Presidente della Regione sull' affaccio a mare e sul modello di sviluppo della nostra città

Lettera aperta a Musumeci di Picciolo : "Un nuovo patto per l' affaccio a mare di Messina"

Lettera aperta al Presidente della Regione on. Nello Musumeci a firma di Beppe Picciolo, Segretario regionale di Sicilia Futura: Caro Presidente, il dibattito divampato in città a seguito della demolizione del "Teatro in fiera" ha finalmente riacceso i riflettori sulla possibilità che Messina recuperi l' affaccio a mare e sul modello di sviluppo della nostra città. Crediamo, però, che tale dibattito stavolta non debba limitarsi, come accaduto almeno negli ultimi 20 anni, a rimanere tale e che la reazione unanime dei Messinesi, davanti alla possibilità di riappropriarsi del proprio waterfront, abbia la necessità di un sussulto e di un intervento chiaro e concreto da parte della Politica e della classe dirigente. Per tale ragione credo e spero che il Consiglio Comunale di Messina, cui mi rivolgo in copia, possa essere promotore di un medesimo appello unanime ed accorato a lei Presidente Musumeci. Oggi, infatti, non è più in discussione solo la ricostruzione o meno dell' area che occupava "il Teatro in fiera", che rappresenta uno "spiraglio" di 50 metri su un affaccio a mare cittadino il cui sviluppo supera i 60 km. Oggi non si tratta di decidere se la polemica sulla ricostruzione di una architettura contemporanea, che oggettivamente non risolve il problema della precedente che negava il rapporto tra la città ed il mare, sia giusta o sbagliata. Oggi si tratta di dare alla città di Messina un segnale forte ed inequivocabile che dimostri come la Politica Regionale e quella del Consiglio Comunale maturino una scelta innovativa che abbia una nuova "missione" sulle aree strategiche per la Città ed una idea chiara e condivisa per lo sviluppo urbanistico, economico, sociale e culturale della tredicesima città d' Italia. Oggi dobbiamo dimostrare, come scrivo da mesi, che la Politica regionale e cittadina non hanno intenzione di delegare al Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto il futuro e le scelte strategiche di Messina. E proprio sulle dichiarazioni del Presidente Mega che troviamo "fuori tema", per motivi di competenze istituzionali, ed errate, per mancanza di conoscenza anche delle attività poste in essere dall' Ente che dirige negli anni passati, che La vorrei informare, Presidente Musumeci (unitamente ai Sigg. Consiglieri Comunali), molto sommessamente, che il master plan, cui fa riferimento proprio il Presidente Mega nel suo comunicato esiste già e fu elaborato proprio su mandato dell' allora Autorità Portuale di Messina nel 2010 dai tre studi che si aggiudicarono i concorsi di progettazione dei tre piani particolareggiati (POT - Sottoambiti WAT e FAL) previsti dal (PRP) Piano Regolatore Portuale: - quello della Cittadella Fieristica (con previsione di un acquario ipogeo la cui fattibilità economica e tecnica fu realizzata con l' Acquario di Genova); - quello del porticciolo turistico nell' area che dalla Cittadella Fieristica fino al Ringo ; - quello della Falce (redatto dal medesimo progettista del Piano Regolatore Portuale). I primi due progetti in particolare furono, per scelta dell' Autorità Portuale, coordinati attraverso la realizzazione di un "masterplan" che ridisegnava il waterfront urbano (dalla Stazione Marittima all' Annunziata) coerentemente con il Piano Regolatore Portuale (allora in fase di approvazione) e con le previsioni dei Piani Particolareggiati "fascia costiera Urbana" e "fascia costiera Ionica" previsti dal Piano Regolatore nell' art. 65 delle Norme Tecniche di Attuazione. All' interno di tale "masterplan", nel 2016 proprio io stesso, con la consulenza Tecnica dell' architetto Alessandro Tinaglia, avevo chiesto di poter inserire anche la realizzazione della Cittadella della Cultura all' ex Ospedale Margherita prevista dalla Legge Regionale . Caro Presidente il waterfront, come lei ben sa e come



detto - forse distrattamente - dal Presidente Mega, non è la passeggiata né solo il lungomare con adeguato arredo urbano, ma il waterfront è il modello di sviluppo economico, sociale, urbanistico



e culturale della Messina del futuro . Come vede Presidente esistono già forse anche troppi strumenti attuativi (Piano Regolatore Portuale e relativi Piani Operativi, PRG con relativi Piani Particolareggiati, Piano Paesaggistico Ambito 9, PUDM, SIC, ZPS, etc..), esiste una visione che li integra attraverso un progetto (masterplan) coerente, esistono le soluzioni tecniche e le visioni. Perché ciò divenga finalmente realtà sono però necessarie scelte politiche coraggiose, chiare e radicali che segnino un punto di forte discontinuità con quanto accaduto negli ultimi decenni e per tale ragione Le chiediamo, come forza Regionale ma auspico con la maggior partecipazione di quante più sensibilità politiche possibile, quanto segue: 1) Modifica della perimetrazione delle aree di competenza dell' **Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto ed affidamento al Comune di Messina delle aree ricadenti nel demanio marittimo regionale comprese tra il torrente Bocchetta ed Annunziata e quelle comprese tra il torrente Portalegni e quelle del Porto di Tremestieri; 2) Contrattazione con il Governo Nazionale per il trasferimento alla Regione Siciliana delle risorse e delle competenze già destinate all' **Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto e/o ad altri Enti per interventi da attuare nelle succitate aree; 3) Individuazione di una nuova area nella quale realizzare il progetto del nuovo teatro, oggi previsto nell' area di sedime del vecchio "teatro in fiera" con la conseguente liberazione della medesima area. Per dare imprimere questa svolta decisiva allo sviluppo del nostro "Progetto del Mare", che può oggi essere la somma di tante idee brillanti ed innovative, che può coinvolgere le migliori intelligenze professionali cittadini ed anche internazionali, bisogna, come dicevo prima, sviluppare delle forti sinergie Istituzionali. Occorre mettere da parte le evidenti e radicali diversità politiche per creare quelle sinergie indispensabili al rilancio economico di Messina, che non può non partire dal suo Mare. Il mio appello a Lei, in primis, Presidente Musumeci, al Consiglio Comunale tutto, per il tramite del mio Gruppo Consiliare di Sicilia Futura, all' Amministrazione Comunale ed al Presidente della **Autorità** Portuale affinché, come già fatto per il Patto per la Falce (che mi vide protagonista al fine di far sedere ad un unico tavolo gli Attori Istituzionali, nonostante le distanze politiche siderali tra i sottoscrittori), si possa ricreare un modello virtuoso di dialogo con il solo scopo di garantire un futuro migliore ai nostri ragazzi. Il resto non conta nulla. Grazie per l' ascolto e auspico da tutti un gradito riscontro.

Porto turistico. Dalla Giunta disco verde al protocollo d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale

Patenti facili. Operazione Senso Unico: arrestati un funzionario pubblico e il titolare di un' autoscuola

L'assessore Cama: «Col presidente **Mega** ed il sindaco Falcomatà abbiamo creato i presupposti per far rinascere un gioiello incastonato al centro della città attraverso il quale creare sviluppo, economia e socialità» Reggio Calabria - La Giunta comunale ha approvato il protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune per l'avvio della procedura di redazione del Documento di indirizzo alla Pianificazione preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. «È il primo passo che rivoluzionerà il nostro bellissimo porto sotto il profilo economico, turistico ed urbanistico in vista del prossimo Piano regolatore portuale». È quanto afferma l'assessore alla Pianificazione urbana, ai Trasporti e alla Mobilità, Mariangela Cama, specificando come, adesso, «si apre la fase di confronto e dialogo con gli stakeholder interessati al rilancio di un'infrastruttura che non sarà più soltanto uno spazio di collegamento via mare con la città o di attraversamento e stazionamento delle merci». «Anzi - ha aggiunto - con il presidente dell'Autorità, Mario **Paolo Mega**, e con il sindaco Giuseppe Falcomatà, abbiamo creato i presupposti per far diventare il porto un vero e proprio 'luogo del cuore' di Reggio, un gioiello incastonato al centro della città attraverso il quale creare sviluppo, economia e socialità grazie ad una nuova concezione degli spazi, delle attività ad esso connessi ed alla realizzazione del 'Museo del Mare' progettato dall'Archistar Zaha Hadid». Si è ripensato, dunque, alla portualità crocieristica, turistica e diportistica, a quella commerciale, alla viabilità di accesso e raccordo così come all'interfaccia città-porto. L'assessore Cama ha, quindi, spiegato come cambierà l'infrastruttura in base a quanto prevede il protocollo appena approvato: «La Nuova Banchina di Levante e la porzione centrale del Molo di Ponente, con retrostanti piazzali, saranno destinati al traffico crocieristico ed a tal fine le stesse dovranno essere adeguata attrezzate nonché dotate delle necessarie strutture di servizio con la realizzazione di un terminal crocieristico ed installazione di security. La Vecchia Banchina di Levante, la Banchina 'Margottini' e la radice del Molo di Ponente saranno destinati al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito. Gli immobili nei piazzali della Vecchia Banchina di Levante, saranno destinati esclusivamente ad attività, sia commerciali che ricettive, con funzioni anche di natura turistico ricreativa a supporto della accoglienza degli ospiti delle imbarcazioni all'ormeggio». Quindi, nel corpo del protocollo approvato, un passaggio è chiaramente riservato al reiterato pronunciamento di dissenso, da parte dell'Amministrazione comunale, al traffico dei mezzi pesanti e delle navi ro-ro, sia di iniziativa pubblica che privata, nonché al relativo ormeggio, che «dovranno essere previsti nel nuovo porto da realizzare a sud di Villa San Giovanni. Nelle more della definizione delle procedure per l'esatta individuazione dell'anzidetto nuovo porto, non sarà consentito l'avvio e/o la conclusione di qualsiasi altra iniziativa analoga in altre aree della circoscrizione demaniale dell'AdSP dello Stretto, sia di iniziativa pubblica che privata». Così, al fine di eliminare le sovrapposizioni con l'attività crocieristica e dei maxi yacht, «il traffico commerciale e di traghettamento con l'approdo di Tremestieri sarà ricollocato in una nuova banchina da realizzare nella zona nord senza che ciò determini un incremento di traffico rispetto alle medie degli ultimi anni e senza spostamento di traffico dal Porto di Villa San Giovanni. Il traffico dei mezzi veloci, poi, dovrà essere riorganizzato nei pressi della attuale Stazione passeggeri, l'unica per tutti gli operatori



marittimi». Il Mercato Ittico, interamente riqualificato dall' Amministrazione comunale, diventerà - per come condiviso anche con l' assessore alle Attività Produttive Irene Calabrò - «funzionale alla rinnovata finalità turistico



Newz

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

ricreativa, nonché struttura di supporto alle attività finalizzate alla ricettività turistica». L'immobile potrà, dunque, essere integrato da attività di natura turistico-commerciale e di somministrazione». È prevista la demolizione dei silos del cemento ed il recupero di tutti gli immobili demaniali esistenti, tra cui quello dell'ex sede della Capitaneria di porto e dell'ex ristorante 'Onda marina'. Sugli altri immobili esistenti «si valuterà se mantenerli o prevederne la demolizione programmando la nuova edificazione in posizioni differenti». «Tutte le attività diportistiche esistenti all'attualità nel bacino portuale - continua il documento - dovranno essere rilocalizzate in una nuova darsena che dovrà essere realizzata nella zona nord della circoscrizione demaniale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale. Si dovrà realizzare, altresì, un aumento del numero di posti barca disponibili assicurando che una quota venga destinata alle imbarcazioni in transito». Ed ancora: «La viabilità all'interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni. Dovranno essere limitate, allo stretto indispensabile, le aree destinate a parcheggio e, in ogni caso, solo se strettamente funzionali delle attività portuali insediate». «Lungo tutto il confine est del porto - è specificato - dovrà essere realizzata una pista ciclo-pedonale che collegherà con la viabilità comunale a nord ed a sud. In corrispondenza alla Stazione Ferroviaria di Santa Caterina dovrà essere realizzato un collegamento che favorisca l'intermodalità ferrovia-mare. La porzione di aree demaniali ubicate tra il Molo di Ponente ed il Rione Candeloro, dovrà essere messa a disposizione dell'Amministrazione Comunale per consentire il completamento degli interventi di riqualificazione del lungomare di Reggio Calabria ed in particolare la creazione di un Museo del Mare». «Le attività esistenti dei depositi costieri di carburante - si legge ancora - dovranno essere dismesse, mentre quelle cantieristiche dovranno essere delocalizzate nella nuova area prevista nella zona nord adiacente alla darsena per il diporto». «Procediamo speditamente verso una rimodulazione del nostro Porto fino a ieri nemmeno lontanamente immaginabile», ha affermato l'assessore Cama concludendo: «Finalmente, un'infrastruttura tanto importante e, per certi versi, persino romantica nella sua accezione più estesa, ritrova quella linfa e quella dignità che le spettano. E presto i reggini avranno nuovi luoghi da condividere, inedite realtà da esplorare e dove far crescere le generazioni del futuro».

Reggio Tv

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ecco come cambia il porto: navi da crociera, maxi yacht, spazi turistici, commerciali ed il Museo del Mare di Zaha Hadid

Redazione ReggioTV

Reggio Calabria. La Giunta comunale ha approvato il protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune per l'avvio della procedura di redazione del Documento di indirizzo alla Pianificazione preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. «È il primo passo che rivoluzionerà il nostro bellissimo porto sotto il profilo economico, turistico ed urbanistico in vista del prossimo Piano regolatore portuale». È quanto afferma l'assessore alla Pianificazione urbana, ai Trasporti e alla Mobilità, Mariangela Cama, specificando come, adesso, «si apre la fase di confronto e dialogo con gli stakeholder interessati al rilancio di un'infrastruttura che non sarà più soltanto uno spazio di collegamento via mare con la città o di attraversamento e stazionamento delle merci». «Anzi - ha aggiunto - con il presidente dell'Autorità, **Mario Paolo Mega**, e con il sindaco Giuseppe Falcomatà, abbiamo creato i presupposti per far diventare il porto un vero e proprio "luogo del cuore" di Reggio, un gioiello incastonato al centro della città attraverso il quale creare sviluppo, economia e socialità grazie ad una nuova concezione degli spazi, delle attività ad esso connessi ed alla realizzazione del "Museo del Mare" progettato dall'Archistar Zaha Hadid». Si è ripensato, dunque, alla portualità crocieristica, turistica e diportistica, a quella commerciale, alla viabilità di accesso e raccordo così come all'interfaccia città-porto. L'assessore Cama ha, quindi, spiegato come cambierà l'infrastruttura in base a quanto prevede il protocollo appena approvato: «La Nuova Banchina di Levante e la porzione centrale del Molo di Ponente, con retrostanti piazzali, saranno destinati al traffico crocieristico ed a tal fine le stesse dovranno essere adeguata attrezzate nonché dotate delle necessarie strutture di servizio con la realizzazione di un terminal crocieristico ed installazione di security. La Vecchia Banchina di Levante, la Banchina "Margottini" e la radice del Molo di Ponente saranno destinati al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito. Gli immobili nei piazzali della Vecchia Banchina di Levante, saranno destinati esclusivamente ad attività, sia commerciali che ricettive, con funzioni anche di natura turistico ricreativa, a supporto della accoglienza degli ospiti delle imbarcazioni all'ormeggio». Quindi, nel corpo del protocollo approvato, un passaggio è chiaramente riservato al reiterato pronunciamento di dissenso, da parte dell'Amministrazione comunale, al traffico dei mezzi pesanti e delle navi ro-ro, sia di iniziativa pubblica che privata, nonché al relativo ormeggio, che «dovranno essere previsti nel nuovo porto da realizzare a sud di Villa San Giovanni. Nelle more della definizione delle procedure per l'esatta individuazione dell'anzidetto nuovo porto, non sarà consentito l'avvio e/o la conclusione di qualsiasi altra iniziativa analoga in altre aree della circoscrizione demaniale dell'AdSP dello Stretto, sia di iniziativa pubblica che privata». Così, al fine di eliminare le sovrapposizioni con l'attività crocieristica e dei maxi yacht, «il traffico commerciale e di traghetti con l'approdo di Tremestieri sarà ricollocato in una nuova banchina da realizzare nella zona nord senza che ciò determini un incremento di traffico rispetto alle medie degli ultimi anni e senza spostamento di traffico dal Porto di Villa San Giovanni. Il traffico dei mezzi veloci, poi, dovrà essere riorganizzato nei pressi della attuale Stazione passeggeri, l'unica per tutti gli operatori marittimi». Il Mercato Ittico, interamente riqualificato dall'Amministrazione comunale, diventerà - per come condiviso anche con l'assessore alle Attività Produttive Irene Calabrò - «funzionale alla rinnovata finalità turistico ricreativa,



DALLA GIUNTA CIVICO VERDE AL PROTOCOLLO D'INTESA CON L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

Ecco come cambia il porto: navi da crociera, maxi yacht, spazi turistici, commerciali ed il Museo del Mare di Zaha Hadid

Reggio Calabria. La Giunta comunale ha approvato il protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune per l'avvio della procedura di redazione del Documento di indirizzo alla Pianificazione preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale.

«È il primo passo che rivoluzionerà il nostro bellissimo porto sotto il profilo economico, turistico ed urbanistico in vista del prossimo Piano regolatore portuale». È quanto afferma l'assessore alla Pianificazione urbana, ai Trasporti e alla Mobilità, Mariangela Cama, specificando come, adesso, «si apre la fase di confronto e dialogo con gli stakeholder interessati al rilancio di un'infrastruttura che non sarà più soltanto uno spazio di collegamento via mare con la città o di attraversamento e stazionamento delle merci».

«Anzi - ha aggiunto - con il presidente dell'Autorità, Mario Paolo Mega, e con il sindaco Giuseppe Falcomatà, abbiamo creato i presupposti per far diventare il porto un vero e proprio "luogo del cuore" di Reggio, un gioiello incastonato al centro della città attraverso il quale creare sviluppo, economia e socialità grazie ad una nuova concezione degli spazi, delle attività ad esso connessi ed alla realizzazione del "Museo del Mare" progettato dall'Archistar Zaha Hadid».

Si è ripensato, dunque, alla portualità crocieristica, turistica e diportistica, a quella commerciale, alla viabilità di accesso e raccordo così come all'interfaccia città-porto.

L'assessore Cama ha, quindi, spiegato come cambierà l'infrastruttura in base a quanto prevede il protocollo appena approvato: «La Nuova Banchina di Levante e la porzione centrale del Molo di Ponente, con retrostanti piazzali, saranno destinati al traffico crocieristico ed a tal fine le stesse dovranno essere adeguata attrezzate nonché dotate delle necessarie strutture di servizio con la realizzazione di un terminal crocieristico ed installazione di security. La Vecchia Banchina di Levante, la Banchina "Margottini" e la radice del Molo di Ponente saranno destinati al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito. Gli immobili nei piazzali della Vecchia Banchina di Levante, saranno destinati esclusivamente ad attività, sia commerciali che ricettive, con funzioni anche di natura turistico ricreativa, a supporto della accoglienza degli ospiti delle imbarcazioni all'ormeggio».

Quindi, nel corpo del protocollo approvato, un passaggio è chiaramente riservato al reiterato pronunciamento di dissenso, da parte dell'Amministrazione comunale, al traffico dei mezzi pesanti e delle navi ro-ro, sia di iniziativa pubblica che privata, nonché al relativo ormeggio, che «dovranno essere previsti nel nuovo porto da realizzare a sud di Villa San Giovanni. Nelle more della definizione delle procedure per l'esatta individuazione dell'anzidetto nuovo porto, non sarà consentito l'avvio e/o la conclusione di qualsiasi altra iniziativa analoga in altre aree della circoscrizione demaniale dell'AdSP dello Stretto, sia di iniziativa pubblica che privata».

Così, al fine di eliminare le sovrapposizioni con l'attività crocieristica e dei maxi yacht, «il traffico commerciale e di traghetti con l'approdo di Tremestieri sarà ricollocato in una nuova banchina da realizzare nella zona nord senza che ciò determini un incremento di traffico rispetto alle medie degli ultimi anni e senza spostamento di traffico dal Porto di Villa San Giovanni. Il traffico dei mezzi veloci, poi, dovrà essere riorganizzato nei pressi della attuale Stazione passeggeri, l'unica per tutti gli operatori marittimi».

Il Mercato Ittico, interamente riqualificato dall'Amministrazione comunale, diventerà - per come condiviso anche con l'assessore alle Attività Produttive Irene Calabrò - «funzionale alla rinnovata finalità turistico ricreativa,

nonché struttura di supporto alle attività finalizzate alla ricettività turistica». L'immobile potrà, dunque, essere integrato da attività di natura turistico-commerciale e di somministrazione». È prevista la demolizione dei silos del cemento ed il recupero di tutti gli immobili demaniali esistenti,



Reggio Tv

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

tra cui quello dell' ex sede della Capitaneria di porto e dell' ex ristorante "Onda marina". Sugli altri immobili esistenti «si valuterà se mantenerli o prevederne la demolizione programmando la nuova edificazione in posizioni differenti». «Tutte le attività diportistiche esistenti all' attualità nel bacino portuale - continua il documento - dovranno essere rilocalizzate in una nuova darsena che dovrà essere realizzata nella zona nord della circoscrizione demaniale di competenza dell' Autorità di Sistema Portuale. Si dovrà realizzare, altresì, un aumento del numero di posti barca disponibili assicurando che una quota venga destinata alle imbarcazioni in transito». Ed ancora: «La viabilità all' interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni. Dovranno essere limitate, allo stretto indispensabile, le aree destinate a parcheggio e, in ogni caso, solo se strettamente funzionali delle attività portuali insediate». «Lungo tutto il confine est del porto - è specificato - dovrà essere realizzata una pista ciclo-pedonale che collegherà con la viabilità comunale a nord ed a sud. In corrispondenza alla Stazione Ferroviaria di Santa Caterina dovrà essere realizzato un collegamento che favorisca l' intermodalità ferrovia-mare. La porzione di aree demaniali ubicate tra il Molo di Ponente ed il Rione Candeloro, dovrà essere messa a disposizione dell' Amministrazione Comunale per consentire il completamento degli interventi di riqualificazione del lungomare di Reggio Calabria ed in particolare la creazione di un Museo del Mare». «Le attività esistenti dei depositi costieri di carburante - si legge ancora - dovranno essere dismesse, mentre quelle cantieristiche dovranno essere delocalizzate nella nuova area prevista nella zona nord adiacente alla darsena per il diporto». «Procediamo speditamente verso una rimodulazione del nostro Porto fino a ieri nemmeno lontanamente immaginabile», ha affermato l' assessore Cama concludendo: «Finalmente, un' infrastruttura tanto importante e, per certi versi, persino romantica nella sua accezione più estesa, ritrova quella linfa e quella dignità che le spettano. E presto i reggini avranno nuovi luoghi da condividere, inedite realtà da esplorare e dove far crescere le generazioni del futuro». 09-03-2021 18:10.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Waterfront. Picciolo a Musumeci: Ci sono progetti e strategie. Servono i fatti

Rosaria Brancato

"Il presidente Mega è andato fuori tema. Ora intervenga la Regione. Non deleghiamo ad altri scelte così importanti" Tre punti essenziali per tornare a fruire dell'affaccio a mare. E' la sintesi della lettera aperta che il leader regionale di Sicilia Futura Beppe Picciolo ha trasmesso al presidente della Regione Nello Musumeci in merito al dibattito scaturito dalla demolizione dell'ex Teatro in Fiera. 1) Modifica della perimetrazione delle aree di competenza dell'**Autorità portuale** dello Stretto ed affidamento al Comune di **Messina** delle aree ricadenti nel demanio marittimo regionale comprese tra il torrente Bocchetta ed Annunziata e quelle comprese tra il torrente Portalegni e quelle del Porto di Tremestieri. 2) Contrattazione con il Governo Nazionale per il trasferimento alla Regione Siciliana delle risorse e delle competenze già destinate all'**Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto e/o ad altri Enti per interventi da attuare nelle succitate aree. 3) Individuazione di una nuova area nella quale realizzare il progetto del nuovo teatro, oggi previsto nell'area di sedime del vecchio "teatro in fiera" con la conseguente liberazione della medesima area. Basta parole, servono fatti ' Il dibattito stavolta non deve

limitarsi, come accaduto almeno negli ultimi 20 anni, a rimanere tale- scrive Picciolo - I Messinesi, davanti alla possibilità di riappropriarsi del proprio waterfront, devono avere un sussulto e chiedere un intervento chiaro e concreto da parte della Politica e della classe dirigente'. il water front Picciolo invita il consiglio comunale ad affrontare la questione e predisporre un appello alla Regione. Oggi infatti non è in discussione solo la ricostruzione o meno dell'area che occupava "il Teatro in fiera", che rappresenta appena 50 metri su un affaccio a mare cittadino il cui sviluppo supera i 60 km. Quello che serve oggi secondo il coordinatore regionale di Sicilia Futura è dare un segnale forte che attesti l'esistenza di una strategia politica che abbia a cuore la nuova mission per l'affaccio a mare e per lo sviluppo urbanistico, economico, sociale e culturale della tredicesima città d'Italia. Non deleghiamo a Mega ' Oggi dobbiamo dimostrare che la Politica regionale e cittadina non hanno intenzione di delegare al Presidente dell' Authority il futuro e le scelte strategiche di **Messina**. Mega è andato fuori tema con le sue dichiarazioni, per motivi di competenze istituzionali, ed errate, per mancanza di conoscenza anche delle attività poste in essere dall' Ente che dirige negli anni passati' . Il Master plan c'è già Picciolo sottolinea come il Master plan cui fa riferimento il Presidente Mega nel suo comunicato esiste già e fu elaborato proprio su mandato dell'allora **Autorità Portuale** di **Messina** nel 2010 dai tre studi che si aggiudicarono i concorsi di progettazione dei tre piani particolareggiati (POT - Sottoambiti WAT e FAL) previsti dal (PRP) Piano Regolatore **Portuale**. - quello della Cittadella Fieristica (con previsione di un acquario ipogeo la cui fattibilità economica e tecnica fu realizzata con l'Acquario di Genova); - quello del porticciolo turistico nell'area che dalla Cittadella Fieristica fino al Ringo ; - quello della Falce (redatto dal medesimo progettista del Piano Regolatore **Portuale**). I primi due progetti in particolare furono, per scelta dell'**Autorità Portuale**, coordinati attraverso la realizzazione di un "masterplan" che ridisegnava il waterfront urbano (dalla Stazione Marittima all'Annunziata) coerentemente con il Piano Regolatore **Portuale** (allora in fase di approvazione) e con le previsioni dei Piani Particolareggiati "fascia costiera Urbana" e "fascia costiera Ionica" previsti dal Piano Regolatore nell'art. 65 delle Norme Tecniche di Attuazione. La cittadella della cultura ' All'interno di tale "masterplan", nel 2016 proprio io stesso,



con la consulenza Tecnica dell' architetto Alessandro Tinaglia, avevo chiesto di poter inserire anche la realizzazione della Cittadella della Cultura all' ex Ospedale Margherita prevista dalla Legge Regionale- spiega ancora-



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

. Il waterfront non è la passeggiata né solo il lungomare con adeguato arredo urbano, ma il waterfront è il modello di sviluppo economico, sociale, urbanistico e culturale della **Messina** del futuro '. C' è già la visione Nella lettera aperta Picciolo ricorda a Musumeci che esistono già forse anche troppi strumenti attuativi (Piano Regolatore **Portuale** e relativi Piani Operativi, PRG con relativi Piani Particolareggiati, Piano Paesaggistico Ambito 9, PUDM, SIC, ZPS, etc..), esiste una visione che li integra attraverso un progetto (masterplan) coerente, esistono le soluzioni tecniche e le visioni. Ma serve passare dalle parole ai fatti e soprattutto fare scelte politiche chiare in forte discontinuità con il passato. Il progetto del mare ' Per dare una svolta allo sviluppo del nostro 'Progetto del Mare', che può oggi essere la somma di tante idee brillanti ed innovative, che può coinvolgere le migliori intelligenze professionali cittadini ed anche internazionali, bisogna sviluppare delle forti sinergie Istituzionali. Occorre mettere da parte le evidenti e radicali diversità politiche per creare quelle sinergie indispensabili al rilancio economico di **Messina**'. Articoli correlati.

Reggio Calabria. Waterfront, Area Tempietto e Autorità Portuale, tutte le novità

Il comune di Reggio Calabria mette in campo una serie di azioni per restituire un aspetto futuristico a tutto il fronte mare dal porto al Tempietto

Elisabetta Marciandò

Sembra un momento d'oro quello che sta vivendo il mare della città dello stretto. Da un lato le ultime novità legate al protocollo d'intesa tra il comune di Reggio Calabria e l'**Autorità portuale** dello Stretto, dall'altro l'atteso taglio del nastro che, a quanto pare, inaugurerà un'opera tra le più sospirate: il Water Front, ma non finisce qui perché sono sempre dell'ultima ora le novità legate alla riqualificazione dell'Area Tempietto. Le novità legate al porto sono molte: aree per le navi da crociera e i maxi yacht, spazi turistici e commerciali ed infine il Museo del Mare di Zaha Hadid e ad annunciarle è l'assessore all'Urbanistica Mariangela Cama, ma il primo è il protocollo d'intesa con l'**Autorità portuale** appena arrivato al traguardo che "rivoluzionerà il nostro bellissimo porto sotto il profilo economico, turistico ed urbanistico in vista del prossimo Piano regolatore **portuale**. Con il presidente Mario Mega e il sindaco Falcomatà, abbiamo creato i presupposti per far diventare il porto un vero e proprio 'luogo del cuore' di Reggio, un gioiello incastonato al centro della città attraverso il quale creare sviluppo, economia e socialità" -continua

la Cama. Da sottolineare, inoltre, un passaggio importante del protocollo che impedisce i traffici dei mezzi pesanti e delle navi ro-ro, sia di iniziativa pubblica che privata, nonché al relativo ormeggio, che "dovranno essere previsti nel nuovo porto da realizzare a sud di Villa San Giovanni. In questo meccanismo si inserisce anche il rinnovato Mercato Ittico al quale si sta lavorando con l'assessore attività produttive, Irene Calabrò e una viabilità più sicura. Saranno inoltre dismesse le attività esistenti dei depositi costieri di carburante". Sarà la conferenza fissata per domani mattina ore 10:00 a completare il quadro di iniziative riservate al mare. Domani, infatti, nella sala dei lampadari di Palazzo San Giorgio, lo stesso sindaco illustrerà tutte le novità legate al WaterFront e la serie di eventi "intermedi" che scandiranno da qui ai prossimi giorni il percorso verso il nuovo fronte mare attraverso tavole rotonde, dibattiti e incontri tematici che accenderanno i riflettori sui tanti argomenti legati alle nuove prospettive aperte dal Waterfront, con il coinvolgimento di professionisti, parti sociali e associazioni di categoria.



Today

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

"Un nuovo patto per l' affaccio a mare di Messina".

"Un nuovo patto per l' affaccio a mare di **Messina**". E' quanto auspica il segretario regionale di Sicilia Futura che ha scritto una lettera aperta al presidente della Regione Nello Musumeci. "Mediante un nuovo patto tra tutti gli attori istituzionali, come già avvenuto per la Falce - spiega picciolo - occorre un segnale forte ed inequivocabile che portino la Politica Regionale e quella del Consiglio Comunale a maturare scelte innovative per una nuova "mission" sulle aree strategiche di **Messina**, con una idea chiara e condivisa per lo sviluppo urbanistico, economico, sociale e culturale della tredicesima città d' Italia". Le richieste al governatore, sono riassunte in tre punti: 1) Modifica della perimetrazione delle aree di competenza dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto ed affidamento al Comune di **Messina** delle aree ricadenti nel demanio marittimo regionale comprese tra il torrente Bocchetta ed Annunziata e quelle comprese tra il torrente Portalegni e quelle del Porto di Tremestieri; Approfondimenti Fiera, i messinesi "caduti dalla naca del giorno dopo": la riflessione di Bonaventura 6 marzo 2021 Il mare oltre le barriere, dalle macerie del teatro in Fiera la speranza di riqualificare il waterfront 5 marzo 2021 VIDEO | Quando il Teatro in Fiera divenne libero per tre mesi: "Ricostruiamo restituendo lo spazio ai messinesi" 12 febbraio 2021 C' era una volta il teatro in Fiera, al via il nuovo progetto dell' **Autorità portuale** 19 febbraio 2020 2) Contrattazione con il Governo Nazionale per il trasferimento alla Regione Siciliana delle risorse e delle competenze già destinate all' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto e/o ad altri Enti per interventi da attuare nelle succitate aree; 3) Individuazione di una nuova area nella quale realizzare il progetto del nuovo teatro, oggi previsto nell' area di sedime del vecchio "teatro in fiera" con la conseguente liberazione della medesima area. La lettera aperta al Presidente della Regione Caro Presidente, il dibattito divampato in città a seguito della demolizione del "Teatro in fiera" ha finalmente riaperto i riflettori sulla possibilità che **Messina** recuperi l' affaccio a mare e sul modello di sviluppo della nostra città. Crediamo, però, che tale dibattito stavolta non debba limitarsi, come accaduto almeno negli ultimi 20 anni, a rimanere tale e che la reazione unanime dei Messinesi, davanti alla possibilità di riappropriarsi del proprio waterfront, abbia la necessità di un sussulto e di un intervento chiaro e concreto da parte della Politica e della classe dirigente. Per tale ragione credo e spero che il Consiglio Comunale di **Messina**, cui mi rivolgo in copia, possa essere promotore di un medesimo appello unanime ed accorato a lei Presidente Musumeci. Oggi, infatti, non è più in discussione solo la ricostruzione o meno dell' area che occupava "il Teatro in fiera", che rappresenta uno "spiraglio" di 50 metri su un affaccio a mare cittadino il cui sviluppo supera i 60 km. Oggi non si tratta di decidere se la polemica sulla ricostruzione di una architettura contemporanea, che oggettivamente non risolve il problema della precedente che negava il rapporto tra la città ed il mare, sia giusta o sbagliata. Oggi si tratta di dare alla città di **Messina** un segnale forte ed inequivocabile che dimostri come la Politica Regionale e quella del Consiglio Comunale maturino una scelta innovativa che abbia una nuova "mission" sulle aree strategiche per la Città ed una idea chiara e condivisa per lo sviluppo urbanistico, economico, sociale e culturale della tredicesima città d' Italia. Oggi dobbiamo dimostrare, come scrivo da mesi, che la Politica regionale e cittadina non hanno intenzione di delegare al Presidente dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto il futuro e le scelte strategiche di **Messina**. E proprio sulle dichiarazioni del Presidente Mega che troviamo "fuori tema", per motivi di competenze istituzionali, ed errate, per mancanza di conoscenza anche delle attività poste in essere dall' Ente che dirige negli anni passati, che La vorrei





Today

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Presidente Musumeci (unitamente ai Sigg. Consiglieri Comunali), molto sommessamente, che il master plan, cui fa riferimento proprio il Presidente Mega nel suo comunicato esiste già e fu elaborato proprio su mandato dell' allora **Autorità Portuale di Messina** nel 2010 dai tre studi che si aggiudicarono i concorsi di progettazione dei tre piani particolareggiati (POT - Sottoambiti WAT e FAL) previsti dal (PRP) Piano Regolatore **Portuale**: - quello della Cittadella Fieristica (con previsione di un acquario ipogeo la cui fattibilità economica e tecnica fu realizzata con l' Acquario di Genova); - quello del porticciolo turistico nell' area che dalla Cittadella Fieristica fino al Ringo ; - quello della Falce (redatto dal medesimo progettista del Piano Regolatore **Portuale**). I primi due progetti in particolare furono, per scelta dell' **Autorità Portuale**, coordinati attraverso la realizzazione di un "masterplan" che ridisegnava il waterfront urbano (dalla Stazione Marittima all' Annunziata) coerentemente con il Piano Regolatore **Portuale** (allora in fase di approvazione) e con le previsioni dei Piani Particolareggiati "fascia costiera Urbana" e "fascia costiera Ionica" previsti dal Piano Regolatore nell' art. 65 delle Norme Tecniche di Attuazione. All' interno di tale "masterplan", nel 2016 proprio io stesso, con la consulenza Tecnica dell' architetto Alessandro Tinaglia, avevo chiesto di poter inserire anche la realizzazione della Cittadella della Cultura all' ex Ospedale Margherita prevista dalla Legge Regionale . Caro Presidente il waterfront, come lei ben sa e come detto - forse distrattamente - dal Presidente Mega, non è la passeggiata né solo il lungomare con adeguato arredo urbano, ma il waterfront è il modello di sviluppo economico, sociale, urbanistico e culturale della **Messina** del futuro. Come vede Presidente esistono già forse anche troppi strumenti attuativi (Piano Regolatore **Portuale** e relativi Piani Operati, PRG con relativi Piani Particolareggiati, Piano Paesaggistico Ambito 9, PUDM, SIC, ZPS, etc..), esiste una visione che li integra attraverso un progetto (masterplan) coerente, esistono le soluzioni tecniche e le visioni. Perché ciò divenga finalmente realtà sono però necessarie scelte politiche coraggiose, chiare e radicali che segnino un punto di forte discontinuità con quanto accaduto negli ultimi decenni e per tale ragione Le chiediamo, come forza Regionale ma auspico con la maggior partecipazione di quante più sensibilità politiche possibile, quanto segue: 1) Modifica della perimetrazione delle aree di competenza dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto ed affidamento al Comune di **Messina** delle aree ricadenti nel demanio marittimo regionale comprese tra il torrente Bocchetta ed Annunziata e quelle comprese tra il torrente Portalegni e quelle del Porto di Tremestieri; 2) Contrattazione con il Governo Nazionale per il trasferimento alla Regione Siciliana delle risorse e delle competenze già destinate all' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto e/o ad altri Enti per interventi da attuare nelle succitate aree; 3) Individuazione di una nuova area nella quale realizzare il progetto del nuovo teatro, oggi previsto nell' area di sedime del vecchio "teatro in fiera" con la conseguente liberazione della medesima area. Per dare imprimere questa svolta decisiva allo sviluppo del nostro "Progetto del Mare", che può oggi essere la somma di tante idee brillanti ed innovative, che può coinvolgere le migliori intelligenze professionali cittadini ed anche internazionali, bisogna, come dicevo prima, sviluppare delle forti sinergie Istituzionali. Occorre mettere da parte le evidenti e radicali diversità politiche per creare quelle sinergie indispensabili al rilancio economico di **Messina**, che non può non partire dal suo Mare. Il mio appello a Lei, in primis, Presidente Musumeci, al Consiglio Comunale tutto, per il tramite del mio Gruppo Consiliare di Sicilia Futura, all' Amministrazione Comunale ed al Presidente della **Autorità Portuale** affinché, come già fatto per il Patto per la Falce (che mi vide protagonista al fine di far sedere ad un unico tavolo gli Attori Istituzionali, nonostante le distanze politiche siderali tra i sottoscrittori), si possa ricreare un modello virtuoso di dialogo con il solo scopo di garantire un futuro migliore ai nostri ragazzi. Il resto non conta nulla. Grazie per l' ascolto e auspico da tutti un gradito riscontro. Beppe Picciolo - Segretario regionale di Sicilia Futura.

Nasce a Messina la "cittadella dei vaccini"

Conclusi in tempi record i lavori nell'ex quartiere fieristico, potenziale di 2-3 mila dosi al giorno Ieri blitz a sorpresa del governatore Musumeci, stamattina taglio del nastro con l'assessore Razza

Sebastiano Caspanellomessina Qualcuno, vedendo il cantiere ormai quasi concluso nell'hub vaccinale in Fiera, si è lasciato scappare una battuta: «Con questo ritmo il Ponte sullo Stretto si costruirebbe in due anni».

Una battuta, appunto. Che però rende l'idea della bontà del lavoro fatto nell'ex quartiere fieristico, qualche centinaio di metri più a nord rispetto alle macerie del "fu" teatro che tanto sta facendo discutere la città. In un paio di settimane sono stati rimessi a nuovo e allestiti i due padiglioni (7a e 7b) che per i prossimi mesi, a partire da oggi, saranno la "cittadella del vaccino", il centro nevralgico della fase più importante di questa estenuante battaglia contro il Covid. Già stamattina nei 22 box del padiglione 7a, il primo ad essere completato, verranno somministrate le dosi di vaccino agli insegnanti che avevano ottenuto la prenotazione al palazzo Satellite o all'ex Mandalari. L'Ufficio Covid di Messina e l'Asp hanno infatti deciso, come ribadito ieri dal direttore generale facente funzioni dell'Asp Dino Alagna, di chiudere le due strutture per centralizzare la campagna di vaccinazione di massa nell'hub in Fiera.

Proseguiranno comunque le somministrazioni negli ospedali per anziani e categorie fragili. Anche il padiglione 7b è a buon punto, ieri si era ai dettagli e quando sarà pienamente operativo anch'esso saranno 52 le postazioni per le inoculazioni dei vaccini, per un potenziale, disponibilità di dosi permettendo, di 2-3 mila somministrazioni al giorno. A proposito di disponibilità, Alagna confida nell'arrivo, nella giornata di oggi, di ben 15 mila dosi: 8 mila di AstraZeneca, 5 mila di Pfizer-Biontech e 2 mila di Moderna. «Speriamo che presto si possa contare anche sui vaccini di Johnson&Johnson e Sputnik, per poter davvero accelerare. La struttura c'è, ora ci vogliono i vaccini».

Concetto ribadito anche dal presidente della Regione Nello Musumeci, che ieri ha effettuato un blitz-sopralluogo a sorpresa, mentre erano ancora in moto i mezzi per la bitumazione dell'asfalto. «Sta arrivando il presidente» ha detto a metà mattinata un operaio e poco dopo sono arrivate le auto blu. «Sono qui per esprimere il mio apprezzamento - ha detto il governatore --al personale dell'Asp e della Protezione civile regionale per la celerità con cui, in pochi giorni, hanno allestito questo importante hub, pronto ad accogliere migliaia di messinesi al giorno per ricevere il vaccino. La Regione non si fa cogliere impreparata: speriamo che le fiale arrivino presto e nella quantità necessaria. Prima immunizziamo i siciliani e prima usciamo da questo inferno».

Musumeci si è soffermato anche con gli operai della Costrubo, la ditta che a tempi di record ha ultimato i lavori.

C'è anche lo zampino della MessinaServizi, invece, per la sistemazione delle aiuole. Insomma, uno dei rari esempi di buona sinergia, a partire dall'accordo tra **Autorità** di **sistema** portuale (proprietaria dell'area), Asp e Ufficio commissariale Covid.

L'inaugurazione vera e propria del quarto hub siciliano (dopo quelli di Catania, Palermo e Siracusa) avverrà oggi alle 12.30 e sarà l'assessore regionale alla Salute Ruggero Razza a tagliare il nastro, mentre all'interno del padiglione 7a, appunto, saranno in corso le prime vaccinazioni. Ognuna delle due strutture è organizzata così: un infopoint nella sala d'ingresso, con sei postazioni e chiamata con numero elettronico su display; due box dedicati all'anamnesi dei





Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

a vaccinazione; un totale (sommando i due padiglioni) di 52 box vaccinali divisi in tre corridoi per ogni padiglione; sala certificazioni; sala d' attesa (dove bisognerà attendere che passino 15 minuti dalla somministrazione); uffici, deposito per la conservazione dei vaccini, spogliatoi e bagni anche per persone diversamente abili.

Due gli ingressi: uno carrabile dal "serpentone" degli imbarcaderi (ma si cercherà di limitare la capienza dei parcheggi agli accompagnatori di soggetti con problemi di deambulazione) e uno pedonale su viale della Libertà, poco prima dell' uscita carrabile. Con ogni probabilità un' area parcheggio verrà allestita all' ex Gazometro, laddove proseguono i tamponi rapidi drive-in. Due facce di una stessa medaglia: il rush finale nella partita contro il virus.

Si inaugura nuovo hub vaccinale a Messina

MESSINA - Sarà presentato oggi, mercoledì 10 marzo, alle 12.30, alla presenza dell' assessore alla Salute Ruggero Razza, l' hub provinciale di Messina dedicato alle vaccinazioni anti-Covid.

Il centro è stato allestito dal dipartimento regionale della Protezione civile in due padiglioni dell' ex Fiera di Messina e ospiterà complessivamente 52 box dedicati alla somministrazione dei vaccini. I locali sono stati concessi all' **Asp dall' Autorità portuale** dello Stretto.

Quello inaugurato sarà il quarto hub provinciale dedicato alle vaccinazioni dopo quelli di Palermo, Catania e Siracusa.

Le strutture affiancano gli altri punti di somministrazione già messi a disposizione dal Sistema sanitario regionale.

Vaccini a Messina, completati i lavori di allestimento dell' hub provinciale all' ex Fiera: domani la presentazione con l' assessore Razza

Il centro è stato allestito dal dipartimento regionale della Protezione civile in due padiglioni dell' ex Fiera di Messina e ospiterà complessivamente 52 box dedicati alla somministrazione dei vaccini

Sarà presentato domani (mercoledì 10 marzo) alle 12:30, alla presenza dell' assessore alla salute Ruggiero Razza , l' hub provinciale di Messina dedicato alle vaccinazioni anti-Covid . Il centro è stato allestito dal dipartimento regionale della Protezione civile in due padiglioni dell' ex Fiera di Messina e ospiterà complessivamente 52 box dedicati alla somministrazione dei vaccini. Questa mattina c' è stato anche il sopralluogo del presidente Nello Musumeci , che si è accertato del completamento dei lavori di sistemazione. I locali sono stati concessi all' Asp dall' **Autorità portuale** dello Stretto . Quello che verrà inaugurato domani sarà il quarto hub provinciale dedicato alle vaccinazioni in Sicilia dopo quelli di Palermo , Catania e Siracusa . Le strutture affiancano gli altri punti di somministrazione già messi a disposizione dal Sistema sanitario regionale.



TP24

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Sicilia, domani a Messina l' inaugurazione del nuovo hub vaccinale

Sarà presentato domani (mercoledì 10 marzo) alle 12.30, alla presenza dell' assessore alla Salute Ruggero Razza, l' hub provinciale di Messina dedicato alle vaccinazioni anti-Covid. Il centro è stato allestito dal dipartimento regionale della Protezione civile in due padiglioni dell' ex Fiera di Messina e ospiterà complessivamente 52 box dedicati alla somministrazione dei vaccini. I locali sono stati concessi all' Asp dall' **Autorità portuale** dello Stretto. Quello che verrà inaugurato domani sarà il quarto hub provinciale dedicato alle vaccinazioni dopo quelli di Palermo, Catania e Siracusa. Le strutture affiancano gli altri punti di somministrazione già messi a disposizione dal Sistema sanitario regionale.

The screenshot shows a news article on the TP24 website. The main headline is "Sicilia, domani a Messina l' inaugurazione del nuovo hub vaccinale". The article text is partially visible, mentioning the inauguration on Wednesday, March 10th, at 12:30, in the presence of Assessor Ruggero Razza. It states that the center is set up in two pavilions of the former Messina Fair, with 52 boxes for vaccine administration. The article also mentions that the premises were granted to the ASP by the Port Authority of the Strait. Other visible elements include the TP24 logo, navigation menus, and a sidebar with an advertisement for solar panels.

I temi caldi del terminalismo italiano all' esame del consiglio direttivo di Assiterminal

Galliano di Marco designato vice presidente ad affiancare Vito Leo Totorizzo e Alberto Casali Il consiglio direttivo di Assiterminal (Associazione Italiana Port & Terminal Operators), su proposta del presidente Luca Becce, ha designato Galliano di Marco (GM Venezia Terminal Passeggeri) quale vice presidente, ad affiancare gli attuali altri vice presidenti Vito Leo Totorizzo e Alberto Casali, designando anche Tomaso Cognolato (CEO Terminal Passeggeri di Napoli) come componente del consiglio direttivo anche con lo scopo di dare conto della valorizzazione del comparto dei terminal passeggeri e delle fortissime criticità che attraversa a causa dei perduranti effetti della crisi sanitaria. Attualmente il consiglio direttivo di Assiterminal risulta composto da: Giancarlo Acciario, Maurizio Anselmo, Giorgio Blanco, Alberto Casali, Matteo Catani, Paolo Cornetto, Marco Dalli, Galliano Di Marco, Piero Fabiano, Silvio Garrè, Roberto Goglio, Giordano Bruno Guerrini, Ignazio Messina, Antonio Musso, Antonio Pandolfo, Giulio Schenone, Vito Leonardo Totorizzo e Tomaso Cognolato. Nel corso della riunione i componenti del consiglio direttivo hanno analizzato i temi inerenti il rinnovo del contratto collettivo dei lavoratori portuali approfondendone gli aspetti sia di natura giuridica che per quanto all' impatto economico anche in considerazione della prosecuzione di ulteriori percorso di confronto e approfondimento con i sindacati. È stato rilevato poi come permangano irrisolti i temi legati alla mancata adozione di un regolamento delle concessioni portuali, alla superfetazione dei "regolatori", alla difficoltà di vedere riconosciuto il principio del riequilibrio economico/finanziario anche nel settore della portualità e alla difforme applicazione delle norme nelle diverse realtà portuali, così come ancora una diversa declinazione dei modelli di lavoro portuali. Si è dato corso anche alla discussione sui criteri di applicazione della norma (art.199 decreto-legge 34/20) che prevede la riduzione dei canoni concessori a fronte della riduzione dei fatturati sottolineando come la sua applicazione deve trovare una sintonia applicativa in tutti i porti secondo un criterio di proporzionalità piena, nonché sull' iter di attuazione del cosiddetto "fondo Terminal Passeggeri" previsto dalla legge di Bilancio. A tal proposito è stato evidenziato che entrambe le tematiche sono oggetto di riproposizione anche per il 2021 da parte di tutto il cluster portuale, compresa **Assoport**. Si è condivisa infine l' opportunità di intraprendere il percorso progettuale (condiviso anche con ANCIP e **Assoport**) volto alla costituzione di processi e percorsi formativi funzionali anche ai temi della transizione che possa contribuire a una sempre maggiore specializzazione dei lavoratori delle imprese portuali e alla costante crescita e adeguamento professionale.



Galliano di Marco designato vice presidente ad affiancare Vito Leo Totorizzo e Alberto Casali

I temi caldi del terminalismo italiano all'esame del consiglio direttivo di Assiterminal
Galliano di Marco designato vice presidente ad affiancare Vito Leo Totorizzo e Alberto Casali

Il consiglio direttivo di Assiterminal (Associazione Italiana Port & Terminal Operators), su proposta del presidente Luca Becce, ha designato Galliano di Marco (GM Venezia Terminal Passeggeri) quale vice presidente, ad affiancare gli attuali altri vice presidenti Vito Leo Totorizzo e Alberto Casali, designando anche Tomaso Cognolato (CEO Terminal Passeggeri di Napoli) come componente del consiglio direttivo anche con lo scopo di dare conto della valorizzazione del comparto dei terminal passeggeri e delle fortissime criticità che attraversa a causa dei perduranti effetti della crisi sanitaria.

Attualmente il consiglio direttivo di Assiterminal risulta composto da: Giancarlo Acciario, Maurizio Anselmo, Giorgio Blanco, Alberto Casali, Matteo Catani, Paolo Cornetto, Marco Dalli, Galliano Di Marco, Piero Fabiano, Silvio Garrè, Roberto Goglio, Giordano Bruno Guerrini, Ignazio Messina, Antonio Musso, Antonio Pandolfo, Giulio Schenone, Vito Leonardo Totorizzo e Tomaso Cognolato.

Nel corso della riunione i componenti del consiglio direttivo hanno analizzato i temi inerenti il rinnovo del contratto collettivo dei lavoratori portuali approfondendone gli aspetti sia di natura giuridica che per quanto all' impatto economico anche in considerazione della prosecuzione di ulteriori percorso di confronto e approfondimento con i sindacati.

È stato rilevato poi come permangano irrisolti i temi legati alla mancata adozione di un regolamento delle concessioni portuali, alla superfetazione dei "regolatori", alla difficoltà di vedere riconosciuto il principio del riequilibrio economico/finanziario anche nel settore della portualità e alla difforme applicazione delle norme nelle diverse realtà portuali, così come ancora una diversa declinazione dei modelli di lavoro portuali.

Si è dato corso anche alla discussione sui criteri di applicazione della norma (art.199 decreto-legge 34/20) che prevede la riduzione dei canoni concessori a fronte della riduzione dei fatturati sottolineando come la sua applicazione deve trovare una sintonia applicativa in tutti i porti secondo un criterio di proporzionalità piena, nonché sull' iter di attuazione del cosiddetto "fondo Terminal Passeggeri" previsto dalla legge di Bilancio. A tal proposito è stato evidenziato che entrambe le tematiche sono oggetto di riproposizione anche per il 2021 da parte di tutto il cluster portuale, compresa Assoport.

Si è condivisa infine l'opportunità di intraprendere il percorso progettuale (condiviso anche con ANCIP e Assoport) volto alla costituzione di processi e percorsi formativi funzionali anche ai temi della transizione che possa contribuire a una sempre maggiore specializzazione dei lavoratori delle imprese portuali e alla costante crescita e adeguamento professionale.

Informazioni Marittime

Focus

Assiterminal, Cognolato (Terminal Napoli) nel Consiglio direttivo

Galiano di Marco nominato vicepresidente. I temi caldi: CCNL portuali, ristoro per i terminal passeggeri, formazione e regolamento delle concessioni

Si armonizza il Consiglio Direttivo di Assiterminal con una nuova composizione, a seguito dei recenti riassetti della compagine associativa. Su proposta del presidente Luca Becce, Galiano di Marco (GM Venezia Terminal Passeggeri) diventa vicepresidente, affiancando Vito Leo Totorizzo e Alberto Casali. Entra nel Consiglio Tomaso Cognolato, CEO del Terminal Passeggeri di Napoli, una scelta quest' ultima, sottolinea l' associazione dei terminalisti portuali, «per dare conto della valorizzazione del comparto dei terminal passeggeri e delle fortissime criticità in questo perdurante contesto». Il Consiglio Direttivo è pertanto attualmente composto da: Giancarlo Acciari, Maurizio Anselmo, Giorgio Blanco, Alberto Casali, Matteo Catani, Paolo Cornetto, Marco Dalli, Galliano Di Marco, Piero Fabiano, Silvio Garré, Roberto Goglio, Giordano Bruno Guerrini, Ignazio Messina, Antonio Musso, Antonio Pandolfo, Giulio Schenone, Vito Leonardo Totorizzo, Tomaso Cognolato. L' andamento finanziario del 2020, afferma l' associazione, è «in linea con il budget». In termini numerici e di rappresentanza territoriale, la compagine associativa resta invariata. Assiterminal, continua la nota, «si conferma ancora come l' associazione maggiormente rappresentativa della categoria degli operatori terminalisti e prosegue nella sua attività di sintesi delle istanze del cluster dell' imprenditorialità portuale (imprese e terminalisti) accentuando le sinergie con Assologistica per i temi di comune interesse, così come con le altre associazioni e gli interlocutori Istituzionali contraddistinti dalla "proattività collaborativa"». Nel corso della riunione si è discusso del Contratto collettivo nazionale dei lavoratori portuali, del "decreto Agosto" (art.199 dl 34/20), quello con i ristori per i terminal portuali che prevede la riduzione dei canoni concessori. Sull' applicazione dei ristori, spiega Assiterminal, si deve trovare «una sintonia applicativa in tutti i porti secondo un criterio di proporzionalità piena». Si è poi affrontata la questione dell' attuazione del cosiddetto " fondo Terminal Passeggeri " previsto dalla Legge di Bilancio. «Entrambe le tematiche - spiega l' associazione - sono oggetto di riproposizione anche per il 2021 da parte di tutto il cluster portuale, compresa **Assoport** con cui il dialogo è costante». A proposito della formazione, si è condivisa l' opportunità di intraprendere un percorso progettuale con Ancip e **Assoport** volto alla costituzione di figure lavorative specializzate per le imprese portuali. «Si sente anche l' urgenza di aprire un confronto con le istituzioni e con tutto il mondo associativo per individuare gli strumenti più adeguati e i percorsi più mirati». Si parlò, poi, del Regolamento delle concessioni, della superfettazione dei "regolatori", la difficoltà di vedere riconosciuto il principio del riequilibrio economico/finanziario anche nel settore della portualità e della difforme applicazione delle norme nelle diverse realtà portuali, «in attesa di riavviare il dialogo con la nuova compagine del MIMS auspicando di avere presto un interlocutore dedicato e autorevole che possa guidare e supportare la struttura amministrativa». - credito immagine in alto.



Federlogistica: i nostri porti verso lo stallo

ROMA 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 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. 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 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.



Guido Nicolini ha incontrato il nuovo ministro del Lavoro Andrea Orlando

GAM EDITORI

9 marzo 2021 - "Veniamo da un 2020 durissimo. L' export è crollato di oltre 9 punti, l' import di oltre 15. Nell' ultimo anno sono cessate oltre 5 mila imprese del settore, per una perdita complessiva di 5 miliardi di euro di fatturato. Nel picco della crisi - aprile / agosto 2020 - circa il 70% delle imprese ha fatto ricorso ad una qualche forma di ammortizzatori sociali", ha spiegato Nicolini. "È difficile rendere, tuttavia, una fotografia omogenea di un settore tanto articolato: certamente abbiamo avuto maggiori sofferenze nell' autotrasporto e nel cargo aereo". Ma anche all' interno della portualità ci sono segmenti economicamente devastati "come il traffico rinfusiero, quello crocieristico ed il passeggeri. Per non parlare delle attività corrieristiche b2b, che a causa delle continue chiusure, prima delle attività produttive poi di buona parte degli esercizi commerciali, hanno fatto registrare perdite su base annua di circa il 35% dei volumi trasportati". Nicolini non ha mancato di presentare alcune proposte care a Confetra: "Riproponiamo il Patto per l' occupazione avanzato anche all' Esecutivo precedente fin dal DL Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegnamo a salvaguardare integralmente l' occupazione nonostante la crisi. Il nostro è un Settore labour intensive, le nostre 80 mila imprese impiegano oltre 1 milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver. Tra l' altro le nostre professioni "operative", inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle "usuranti". Con l' attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati". Altro tema forte è quello della semplificazione. " Non è possibile che lo Sportello unico doganale e dei controlli, legge dal 2016, dopo 5 anni sia ancora in attesa del Dpcm attuativo. Oppure che i nostri spedizionieri internazionali debbano far riferimento ad articoli del codice civile del 1942. O che ogni porto adotti per i propri terminalisti una diversa regolamentazione per le concessioni demaniali. Potrei continuare all' infinito. Non sono chiacchiere, sono punti di Pil sprecati perché il sistema diventa meno certo, meno attrattivo per gli investimenti, meno competitivo. Altro problema è quello del franco fabbrica, che riguarda logistica e industria produttrice. In Italia pesa tra il 70 e il 75%. Delegando la logistica al compratore estero non ci si sottrae alla responsabilità doganali e fiscali e si perde pure ricchezza per le imprese e per il Paese". Secondo Nicolini, il ministro potrebbe coordinare un lavoro congiunto con Mise, dogane, Ice e prevedere a esempio agevolazioni regolatorie per le imprese esportatrici che decidessero di controllare la loro logistica. Discorso simile vale ovviamente anche in import. Se io controllo il ciclo del mio prodotto ho più efficacia nell' arrivo a destino. Questa dinamica costa 65 miliardi di fatturato regalati ogni anno a imprese logistiche estere che vengono a prendersi le nostre produzioni nazionali al cancello della fabbrica. Gli atteggiamenti virtuosi vanno premiati".



ECSA-ETF: il trasporto marittimo dell' UE deve attrarre più donne

GAM EDITORI

9 marzo 2021 - Mario Mattioli, presidente Confitarma, dichiara "la Confederazione Italiana armatori, aderente ad ECSA, è fortemente impegnata per migliorare la partecipazione delle donne nello shipping. Sono fiero di poter annoverare tra i membri del nostro Consiglio confederale, molte armatrici ed anche la vice presidenza della Confederazione è affidata ad una donna, Mariella Amoretti, Ceo di un importante gruppo armatoriale italiano che testimonia il fondamentale contributo delle donne allo sviluppo dello settore marittimo, sia a bordo sia a terra. Sono più che convinto che la diversificazione contribuisca a rendere l' industria marittima più forte, più attraente, più competitiva, prospera e socialmente sostenibile".

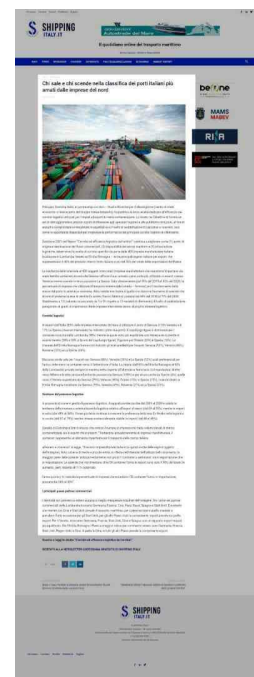


Shipping Italy

Focus

Chi sale e chi scende nella classifica dei porti italiani più amati dalle imprese del nord

Il Gruppo Contship Italia, in partnership con Srm Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (centro di studi economici e ricerca parte del Gruppo Intesa Sanpaolo), ha pubblica la terza analisi dedicata all'efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l'import e l'export di merci containerizzate. Lo studio ha l'obiettivo di fornire un set di dati aggiornato e preziosi spunti di riflessione agli operatori logistici e alle pubbliche istituzioni, al fine di aiutarli a comprendere e interpretare le aspettative e il livello di soddisfazione di caricatori e ricevitori, così come le opportunità disponibili per migliorare la performance dei principali corridoi logistici di riferimento. L'edizione 2021 del Report Corridoi ed efficienza logistica dei territori continua a esplorare come (1) punto di origine e destinazione dei flussi commerciali, (2) disponibilità dei servizi marittimi e (3) infrastrutture logistiche, determinino la scelta di corridoi specifici da parte delle 400 imprese manifatturiere italiane localizzate in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna le tre principali regioni italiane per export, che rappresentano il 40% del prodotto interno lordo italiano e più del 50% del totale delle esportazioni del Paese. Le risultanze delle interviste ai 400 soggetti intervistati (imprese manifatturiere che esportano/importano via mare tramite container) dicono che Genova rafforza il suo primato come porto più utilizzato in export, cresce Venezia mentre scende in terza posizione La Spezia. Cala ulteriormente (dal 19% del 2019 al 10% del 2020) la percentuale di imprese che utilizzano il trasporto intermodale (strada ferrovia) per il trasferimento della merce dal porto in azienda e viceversa. Altra notizia non buona è quella che descrive l'aumento di aziende che dicono di preferire la resa di vendita Ex works (franco fabbrica) passata dal 64% del 2018 al 79% del 2020. Stabilmente a 7,5 (valutato in una scala da 1 a 10 rispetto a 13 variabili di riferimento) il livello di soddisfazione paragonato al grado di importanza che le imprese intervistate danno al proprio sistema logistico. Corridoi logistici In export dall'Italia l'85% delle imprese intervistate dichiara di utilizzare il porto di Genova, il 33% Venezia e il 17% La Spezia (ciascun intervistato ha indicato i primi due porti). Il capoluogo ligure è dominante per i container in uscita dalla Lombardia (98%) mentre la quote sono più equilibrate con Venezia se si prende in esame Veneto (69% e 54% a favore del capoluogo ligure). Figurano poi Trieste (22%) e Spezia (16%). Le imprese dell'Emilia Romagna hanno così indicato gli scali prediletti per l'export: Genova (93%), Venezia (46%), Ravenna (22%) e La Spezia (18%). Discorso simile vale per l'import con Genova (88%), Venezia (26%) e La Spezia (12%) scali preferenziali per l'arrivo delle merci in container verso il Settentrione d'Italia. La strada (dall'83% dell'Emilia Romagna al 92% della Lombardia) prevale sempre in maniera netta rispetto all'alternativa ferroviaria. Le importazioni dirette verso Milano e le altre province lombarde passano da Genova (100%) e per alcuni anche da Spezia (4%); quelle verso il Veneto soprattutto da Genova (79%), Venezia (46%), Trieste (15%) e Spezia (15%); i carichi diretti in Emilia Romagna transitano da Genova (79%), Venezia (45%), Ravenna (27%) e La Spezia (21%). Gestione del processo logistico A proposito di come è gestito il processo logistico, il rapporto evidenzia che dal 2019 al 2020 è calata la tendenza delle imprese a esternalizzare la logistica relativa all'export di merci (dal 69 al 55%) mentre in import è salita (dal 49% al 54%). Come già detto continua a crescere la preferenza della resa Ex Works nella logistica in uscita (dal 67 al 79%) mentre rimane sostanzialmente stabile in import (dal 44 al 46%). L'analisi di Contship e Srm rivela poi che cresce il numero di imprese che tratta volumi elevati di merce containerizzata sia in export che in import. Trattandosi prevalentemente di imprese manifatturiere, il container rappresenta un elemento importante per il trasporto della merce italiana all'estero e viceversa si legge. Il tessuto imprenditoriale



Shipping Italy

Focus

italiano (e quindi anche delle regioni oggetto dell'indagine), fatto tuttavia di medie e piccole entità, si riflette nell'intensità dell'utilizzo dello strumento: la maggior parte delle aziende utilizza mediamente non più di 1 container a settimana', sia in esportazione che in importazione. Le aziende che movimentano oltre 50 container l'anno in export sono solo il 18% del totale (in aumento, però, rispetto all'11% osservato l'anno scorso). In crescita la percentuale di imprese che eccedono i 50 container l'anno in importazione, passata dal 24% al 38%. I principali paesi-partner commerciali I dati Istat sul commercio estero aiutano a meglio interpretare i risultati dell'indagine. Tra i primi sei partner commerciali della Lombardia troviamo Germania, Francia, Cina, Paesi Bassi, Spagna e Stati Uniti. È evidente che mentre con Cina e Stati Uniti prevale il trasporto marittimo, per i paesi europei è quello stradale a prevalere. Fatta eccezione per gli Stati Uniti, per gli altri Paesi citati la componente import prevale su quella export. Per il Veneto, ritroviamo Germania, Francia, Stati Uniti, Cina e Spagna, con un rapporto import/export più equilibrato. Per l'Emilia Romagna i Paesi a maggior valore per commercio estero sono Germania, Francia, Stati Uniti, Regno Unito e Cina. A parte la Cina, in tutti gli altri Paesi prevale la componente export.