



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 11 marzo 2021**



Prime Pagine

11/03/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 11/03/2021	8
11/03/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 11/03/2021	9
11/03/2021	Il Foglio Prima pagina del 11/03/2021	10
11/03/2021	Il Giornale Prima pagina del 11/03/2021	11
11/03/2021	Il Giorno Prima pagina del 11/03/2021	12
11/03/2021	Il Manifesto Prima pagina del 11/03/2021	13
11/03/2021	Il Mattino Prima pagina del 11/03/2021	14
11/03/2021	Il Messaggero Prima pagina del 11/03/2021	15
11/03/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 11/03/2021	16
11/03/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 11/03/2021	17
11/03/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 11/03/2021	18
11/03/2021	Il Tempo Prima pagina del 11/03/2021	19
11/03/2021	Italia Oggi Prima pagina del 11/03/2021	20
11/03/2021	La Nazione Prima pagina del 11/03/2021	21
11/03/2021	La Repubblica Prima pagina del 11/03/2021	22
11/03/2021	La Stampa Prima pagina del 11/03/2021	23
11/03/2021	MF Prima pagina del 11/03/2021	24

Trieste

11/03/2021	Il Piccolo Pagina 17 Le navi Msc ripartono nella bolla anti-virus «Presto torneremo a fare scalo a Trieste»	<i>ROBERTA PAOLINI</i> 25
11/03/2021	Il Piccolo Pagina 17 Auto elettriche in porto: al via piano da 6,7 milioni per investimenti green	27
10/03/2021	Corriere Marittimo Porto di Trieste Servizi inaugura la prima auto elettrica	28

10/03/2021	FerPress		29
<hr/>			
10/03/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	30
<hr/>			
10/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	31
<hr/>			
11/03/2021	Il Piccolo	Pagina 26 <i>GIOVANNI TOMASIN</i>	32
<hr/>			
10/03/2021	Ansa		34
<hr/>			
10/03/2021	Shipping Italy		35
<hr/>			

Venezia

11/03/2021	Corriere del Veneto	Pagina 6	36
<hr/>			
11/03/2021	Il Gazzettino	Pagina 31	37
<hr/>			
11/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 16 <i>ALBERTO VITUCCI</i>	38
<hr/>			
11/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 23 <i>V. M.</i>	40
<hr/>			
11/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 26 <i>G.FAV.</i>	41
<hr/>			
11/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 26 <i>GIANNI FAVARATO</i>	42
<hr/>			
11/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 26 <i>G.FAV.</i>	43
<hr/>			
10/03/2021	The Medi Telegraph		44
<hr/>			

Savona, Vado

11/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 21 <i>SILVIA CAMPESE</i>	46
<hr/>			
11/03/2021	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 37 <i>ELENA ROMANATO</i>	47
<hr/>			
10/03/2021	Savona News		48
<hr/>			

Genova, Voltri

11/03/2021	Il Secolo XIX	Pagina 15	49
<hr/>			
10/03/2021	BizJournal Liguria		50
<hr/>			
10/03/2021	FerPress		51
<hr/>			

10/03/2021	Sea Reporter		52
Al via il corso per il personale operativo delle Agenzie Marittime			
10/03/2021	Ship Mag		53
Genova, agenzie marittime: al via il primo corso per il personale operativo affidato alla Capitaneria di porto			
10/03/2021	Shipping Italy		54
Più efficienza nel porto di Genova grazie a un corso di Capitaneria e Assagenti			
10/03/2021	BizJournal Liguria		55
Con il progetto Geremia la gestione delle acque portuali diventa innovativa e green			
10/03/2021	Genova24	<i>Redazione</i>	56
Ridurre l' inquinamento delle acque portuali, nel porto di Genova al via il progetto Geremia			
10/03/2021	Informazioni Marittime		58
Genova il porto più utilizzato dalle imprese lombarde, emiliane e venete. Lo studio Contship-Srm			
10/03/2021	Ship Mag		59
Genova si conferma il porto più utilizzato dalle imprese lombarde, emiliane e venete / Il rapporto			
10/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	61
Da Genova contributo a master plan di Beirut			

La Spezia

11/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 16	<i>LAURA IVANI</i>	62
Al molo di Pagliari il nuovo polo nautico con ottocento barche			
11/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 16	<i>L.IV.</i>	64
«Un' opera riuscita molto bene, il merito va ai nostri tecnici»			
11/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 17	<i>L.IV.</i>	65
San Bartolomeo si allontanerà da Fossamastra			
11/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 17	<i>L.IV.</i>	66
Terzo Bacino, lavori non stop «Avviato focus su investimenti»			
10/03/2021	Citta della Spezia		67
Corridoi logistici con le imprese del Nord est: porto spezzino in calo			
10/03/2021	Ship Mag		69
Sommariva al Propeller Club della Spezia: Riconosciuto merito al sistema Mar Ligure Orientale ante litteram			

Ravenna

11/03/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 15		70
Traghetti al porto Tirrenia lascia Ma Grimaldi rilancia			
10/03/2021	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	71
Porto di Ravenna: alcuni timidi segnali di ripresa a gennaio			

Marina di Carrara

11/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 42		72
Un tavolo permanente sull' erosione «Il nuovo piano del porto? Minimalista»			

Livorno

11/03/2021	Il Tirreno Pagina 14	<i>MAURO ZUCHELLI</i>	73
Il ministero: arrangiatevi			

11/03/2021	Il Tirreno Pagina 15		75
Lavoro portuale, così l'Alp torna dentro la bufera			
11/03/2021	Il Tirreno Pagina 15		77
Corsini: «Lasciamo tanto in eredità»			
10/03/2021	Corriere Marittimo		78
Livorno - Corsini, fine mandato: "Buon lavoro a Guerrieri, lasciamo tanto in eredità"			
10/03/2021	Informazioni Marittime		79
Livorno, ultimo comitato della gestione Corsini			
10/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	80
Ultimo Comitato della gestione Corsini			
10/03/2021	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	81
L' eredità della gestione Corsini			
10/03/2021	Qui News Massa Carrara		82
Ultimo Comitato della gestione Corsini			
10/03/2021	Ship Mag		83
Livorno, il lascito di Corsini: Darsena Europa inserita negli atti di pianificazione dell'AdSP			
10/03/2021	Shipping Italy		84
Corsini saluta l'AdSP livornese rassicurando sul progetto della Darsena Europa			
10/03/2021	Informare		85
La Darsena Europa sarà inserita negli atti di pianificazione dell' AdSP del Tirreno Settentrionale			

Piombino, Isola d' Elba

11/03/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 55		86
Giani al presidio degli operai Jsw			
11/03/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	<i>CRISTIANO LOZITO</i>	87
Giani la prossima settimana da Giorgetti «Il polo siderurgico è una nostra priorità»			
11/03/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	<i>CRISTIANO LOZITO</i>	88
Presidio sotto la direzione e Gsi si ferma per sciopero			
11/03/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 25		89
«Servono più controlli sul porto e nelle navi»			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

11/03/2021	Il Messaggero (ed. Abruzzo) Pagina 60		90
Mercato ittico alla banchina sud Dragaggio e nave per la Croazia			
11/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41		91
Nel pullman taniche piene di alcol Oltre 221 litri arrivati dall' Albania			
11/03/2021	Corriere Adriatico Pagina 15		92
Pullman carico di alcolici illegali			
10/03/2021	Centro Pagina	<i>Luigi Benelli</i>	93
Plastiche in mare, quelle raccolte dei pescatori saranno smaltite a terra			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/03/2021	Ansa		94
Protesta a Fiumicino, 'No a nuovo progetto porto Crociere'			
10/03/2021	CivOnline		95
Civitavecchia porto di collegamento tra Europa ed Africa			

10/03/2021	La Provincia di Civitavecchia È l'obiettivo che si pone Musolino Potenziare le Autostrade del Mare Civitavecchia porta per l' Africa	96
10/03/2021	Latina Quotidiano Tre 'cestini galleggianti' per ripulire la darsena di Porto Salvo a Gaeta; l' iniziativa dell' Adsp	97
10/03/2021	Shipping Italy Nuovi terminal container: Napoli frena, Livorno forse s'incaglia e Civitavecchia prova ad accelerare	98

Napoli

10/03/2021	Informazioni Marittime Sistema portuale Campania, 2020 in calo del 6,8 per cento	99
------------	--	----

Salerno

11/03/2021	Cronache di Salerno Pagina 20 "Vaccinare la comunità portuale", l' appello di Vincenzo D' Agostino	100
10/03/2021	Otto Pagine Salerno, "Vaccinare urgentemente la comunità portuale"	101

Bari

10/03/2021	Bari Today Il nuovo terminal crociere del porto si mostra nei rendering: "Lavori entro autunno"	102
10/03/2021	Ship Mag In arrivo 750 milioni di euro per finanziare progetti in 5 scali pugliesi	103

Brindisi

11/03/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33 Parcheggio a Costa Morena risistemazione ormai vicina	104
10/03/2021	Brindisi Report Sistemazione parcheggio Costa Morena: a breve il protocollo	105

Manfredonia

11/03/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 29 Rilancio del porto industriale stanziati altri fondi dall' Autorità	106
------------	--	-----

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

11/03/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 29 «La Regione accelera la cessione delle aree Corap a Rfi e Authority»	107
11/03/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 19 «Le aree Corap passano ad Autorità portuale ed Rfi»	108
10/03/2021	LaC News 24 Porto di Gioia Tauro, M5S: «Fondi bloccati per l' inerzia della Regione»	109

Olbia Golfo Aranci

11/03/2021	L'Unione Sarda Pagina 13	110
<hr/> Authority, bilanci in ordine		
10/03/2021	Ansa	111
<hr/> La Corte dei Conti promuove l' Authority dei porti della Sardegna		
10/03/2021	FerPress	112
<hr/> Corte Conti ok esercizio finanziario 2019 dell' AdSP mare di Sardegna ma occorre ottimizzare risorse		
10/03/2021	Informare	113
<hr/> La Corte dei Conti esorta l' AdSP della Sardegna a «ricondere la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità»		
10/03/2021	Informazioni Marittime	114
<hr/> Porti Sardegna, Corte dei Conti: "Investimenti non particolarmente attivi"		
10/03/2021	Shipping Italy	115
<hr/> La Corte dei Conti critica l'AdSP della Sardegna: Non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti		
10/03/2021	Ship Mag	116
<hr/> Bilancio, la Corte dei Conti promuove l'Authority sarda con riserva: Sugli investimenti serve ottimizzare le risorse		
10/03/2021	Teleborsa	117
<hr/> Porti, Corte dei Conti: ok ad attività dell' Autorità sarda ma serve ottimizzare le risorse		

Cagliari

11/03/2021	L'Unione Sarda Pagina 13	118
<hr/> «Porto canale, si cambi rotta»		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

11/03/2021	Gazzetta del Sud Pagina 22	119
<hr/> Il «nuovo patto sull' affaccio a mare» approderà in consiglio comunale		
11/03/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 21	120
<hr/> Mercato ittico, nuovi progetti per il rilancio della struttura		

Catania

11/03/2021	La Sicilia Pagina 16	121
<hr/> I sindacati: «Dall' autorità portuale ok all' articolo 17 che tutela i lavoratori»		
10/03/2021	Shipping Italy	122
<hr/> Ancip: Costituire nei porti di Catania e Augusta un'agenzia del lavoro ex art. 17		
10/03/2021	Ship Mag	123
<hr/> Lavoro a rischio, ANCIP in campo: Pieno sostegno ai portuali di Catania		

Focus

11/03/2021	La Sicilia Pagina 10	124
<hr/> Il Nord vuole corridoi logistici a Sud		
10/03/2021	Sea Reporter	126
<hr/> Decarbonizzare il Trasporto Marittimo: i partner del settore accolgono il programma "moon-shot" delle Nazioni Unite		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Domani su 7
La Roma, il padre, ilary: Totti racconta
di **Walter Veltroni**
nel settimanale



Ferrari, ora la pista
L'ultima Rossa si fa amaranto
di **Sparisci, Terruzzi**
alle pagine 34 e 35



Il governo, i partiti

GUERRE CULTURALI A SINISTRA

di **Paolo Mieli**

Bisogna dar atto a Nicola Zingaretti di essersi comportato da italiano perbene, di quelli che, se annunciano le dimissioni, poi ne traggono le conseguenze e vanno fino in fondo. Semmai gli si può rimproverare di aver motivato l'addio mettendo insieme la richiesta di primarie che saliva dalla periferia (del tutto legittima) e un'opaca guerra per le «poltrone» sulla quale non ha saputo o voluto essere più circostanziato. Resta il fatto che si è impegnato a lasciare il Nazareno e domenica prossima, a quanto pare, tornerà in Regione Lazio. Verrà sostituito, si dice, da Enrico Letta, sicché tra una settimana il Pd e il M5S di Giuseppe Conte saranno guidati da due ex presidenti del Consiglio il che renderà i rispettivi partiti più solidi. E, soprattutto, più forti nel dialogo con il governo presieduto da Mario Draghi oltreché nella contrattazione per la scelta del futuro capo dello Stato. Se tutto andrà al meglio per loro, alle elezioni politiche le due formazioni del centrosinistra potrebbero avere anche un vantaggio su quelle del centrodestra. Qualora riescano a conquistare la maggioranza dei seggi alla Camera e al Senato, i due partiti avranno pronta la soluzione per il governo della prossima legislatura: il leader di quello che avrà ottenuto più voti andrà a Palazzo Chigi, l'altro, se vorrà, gli farà da vice. Certo l'immagine del Pd non è uscita rafforzata dal terremoto di vertice.

continua a pagina 22

Pronta la bozza del piano. Dopo i professori toccherà ai fragili, poi si andrà per età decrescente

Vaccinazioni nelle aziende

Ministri divisi sulle chiusure. Nuovi parametri, a Pasqua si va in lockdown

La storia Maurizio, intubato, due infarti: eppure ce l'ho fatta



«Sono tornato alla vita ma non ricordo nulla»

di **Giuseppe Fasano**

Maurizio, 58 anni, per dodici mesi è stato in balia del Covid. Il lungo ricovero, due infarti, intubato, il casco per la ventilazione. La faticosa ripresa e il timore di ricadute. I ripetuti controlli. Fino a venerdì scorso, quando ne è uscito. E ha ritrovato il sorriso accanto alla moglie e alla figlia (foto). «Ce l'ho fatta, ma di quei giorni non ricordo nulla».

a pagina 9

di **Lorenzo Salvia**

Pronto il nuovo piano di vaccinazione. In base alla tabella del ministero della Salute, tra aprile e giugno in Italia arriveranno 52 milioni di dosi. Dopo i prof toccherà ai fragili, poi si procederà per età decrescente. Governo diviso sulle chiusure. Nuovi parametri e Pasqua in lockdown.

da pagina 2 a pagina 7

PARLA ZAIA

«Sacrifici solo se diamo sostegni»

di **Marco Cremonesi**

Chiudere nel weekend «non ci rende felici» ma «il liberi tutti significherebbe non avere più posti letto negli ospedali». Il governatore del Veneto Luca Zaia sa che il Paese è davanti a una nuova ondata «ma se si chiedono ancora sacrifici, si dovrà garantire un reddito». A ogni provvedimento «andrebbero introdotti ristori automatici».

alle pagine 4 e 5

RIFORME SOCIALI

Perché Biden (in silenzio) può superare anche Obama



di **Massimo Gaggi**

Oltre 1.900 miliardi di dollari per un nuovo e ampio welfare. È la più grande manovra negli Stati Uniti dagli anni Sessanta. Joe Biden ha sposato una strategia di basso profilo, opposta a quella di Donald Trump, ma anche lontana da quella di Barack Obama. Ha ricucito i rapporti con il parlamento consentendo al governo di imporre un cambio di passo all'America. Soldi a pioggia con l'obiettivo di ridurre la povertà e aiutare chi ha perso il lavoro a causa della pandemia e si ritrova sull'orlo della bancarotta.

a pagina 14

LA GUIDA DEL PD

Letta verso il sì «Chiedo 48 ore per decidere»

di **Maria Teresa Meli** e **Alessandro Trocino**

Plù si che no. Enrico Letta sta sciogliendo gli ultimi dubbi ma sembra avviato ad accettare l'incarico e diventare così, all'Assemblea di domenica, il nuovo segretario dem dopo le dimissioni di Nicola Zingaretti. «Ho il Pd nel cuore» ha detto Letta. E Bonaccini: personalità autorevole. Ma la minoranza del partito chiede il congresso.

a pagina 10

GIANNELLI

IL RITORNO



LETTA È MOLTO, MOLTO PREOCCUPATO. MA NEL PARTITO QUANTI SONO QUELLI CHE GLI DICONO DI STARE SERENO?

DRAGHI E BRUNETTA, L'INTESA CON I SINDACATI: 107 EURO DI AUMENTI MEDI

Firmato il patto per gli statali: ecco come cambierà il lavoro

IL MINISTRO

«Il pubblico non è solo costi»

di **Enrico Marro**

In questi mesi «senza medici e infermieri il Paese si sarebbe disgregato», ha detto il ministro Brunetta. «Facciamo tutti mea culpa, il pubblico non è solo costi».

a pagina 25

di **Andrea Ducci**

Mario Draghi e i segretari generali di Cgil, Cisl e Uil hanno firmato a Palazzo Chigi il «Patto per l'innovazione del lavoro pubblico e della coesione sociale»: nuove professionalità, assunzioni, smart working e welfare. Il ministro Brunetta: «Da venerdì all'Aran incontro con i sindacati per chiudere i rinnovi in tempi brevi». Aumenti medi di 107 euro lordi mensili. «Il buon funzionamento del settore pubblico è al centro del buon funzionamento della società — ha detto poi il premier —. Questo è sempre vero, con la pandemia è ancora più vero».

a pagina 24

CAMMINI ITINERARI E LUOGHI D'ARTE

“LA VIA FRANCIGENA” IN EDICOLA DAL 16 MARZO

ERRE **CONTRIBUTO DELLA SERA** La Gazzetta dello Sport

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Vorrei dare il mio personale benvenuto al commissario Montalbano nella sterminata congrega dei maschi vili e indecisi a tutto. Il modo in cui la sera dell'otto marzo si è fatto lasciare al telefono da Livia, storica fidanzata a distanza, attinge a un repertorio perfezionato nei secoli. L'archetipo resta il marito interpretato da Vittorio Gassman ne «I Mostri», quello che convinceva l'amante a mollarlo («per il tuo bene, cara») e subito dopo raggiungeva la nuova fiamma. Però Luca Zingaretti — che rispetto a suo fratello come collaboratore ai testi annovera Camilleri, mica Bettini — non è stato da meno nell'indurre Livia a toglierlo dall'imbarazzo, trascinandola a pronunciare la frase-tabù, «Forse è meglio che ci lasciamo», di fronte alla quale lui non ha potuto fare altro che prendere dolorosa-

Il pavido Montalbano

mente atto. A leggere i commenti sui social, le donne invece l'hanno presa malissimo. Dopo trentasette episodi si erano convinte che il commissario fosse diverso da noi, patetici maschi-coniglio, e riuscisse ad affrontare i marosi sentimentali con lo stesso coraggio con cui si tuffa tra le onde che lambiscono il suo terrazzo. Erano persino disposte ad accettare che, atrofizzato da una relazione infinita e sempre più virtuale, perdesse la testa per una collega giovane e tosta. Ma pretendevano che saltasse sul primo aereo per andare da Livia a dirglielo di persona, guardandola negli occhi. Figuriamoci, Camilleri replicherebbe che Montalbano è un romanzo giallo, non di fantascienza.

ELISA DI FRANCISCA CON GAIA PICCARDI

GIÙ LA MASCHERA

CONFESSIONI DI UNA CAMPIONESSA IMPERFETTA

in libreria **SOLFERINO**

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, DCD Milano 10311 9 7711 20 498008



**Viggiano, l'Eni condannata per traffico di rifiuti con la confisca di 44 milioni
Renzi disse: i magistrati dovevano parlare con le sentenze. Ora l'hanno fatto**



Giovedì 11 marzo 2021 - Anno 13 - n° 69
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

COME PASSA IL TEMPO

Il Dpcm domani, il di Ristori chissà Non c'è più fretta

◉ MANTOVANI E ZANCA A PAG. 2 E 8

NEO-CONCERTAZIONE

Statali "flessibili" con Brunetta, Draghi e Landini

◉ PALOMBI A PAG. 6

I CRAC DELLE COOP

Papà e mamma Renzi a giudizio per bancarotta

◉ PACELLI A PAG. 16



I NUOVI 5 STELLE E PD

Il ritorno di Letta e Conte: tira aria brutta su Matteo

◉ D'ESPOSITO E MARRA A PAG. 4-5

» VITTIMA IMPROBABILE

Meghan, nuova Cenerentola che va a copione

» Selvaggia Lucarelli

Se sopravvive all'intervista di Oprah a Harry e Meghan, la regina Elisabetta è davvero immortale come si sospetta da tempo. Voglio dire, immaginata davanti alla tv, tra arazzi con scene di caccia e una tazza di tè in mano, mentre ascolta suo nipote affermare che nella Casa reale erano preoccupati per il tono di pelle di suo figlio. Quello stesso nipote, per giunta, che ai bei tempi, a Carnevale, sene andava in giro con la svastica sul braccio. **SEGUE A PAG. 20**



INTERCETTAZIONI | Benetton e l'inchiesta crollo del Morandi

Aspi: "Cancella le prove dal pc" E le risate sul tunnel pericolante

■ I manager e la mancata sicurezza. Le manovre per "ricattare" il governo sulla concessione. E gli sfoghi contro la famiglia: "Gilberto è tutto eccitato per i guadagni e il fratello di più"

◉ GRASSO A PAG. 10-11



Pallanzani

» Marco Travaglio

Tra i "colleghi" affetti da incontinenza delle ghiandole salivari, aveva destato un estasiato stupore il Draghi che *"fa la fila al supermercato"*: segno che qualcuno lo sospettava di farsi largo tra gli avventori col machete fino alle casse. Ora la stessa ammirata meraviglia si effonde su Mattarella allo Spallanzani che, prima del vaccino *"attende il suo turno con gambe incrociate, mani in grembo e regolare dispositivo di protezione fpp2 assieme ai coetanei"*, devoto com'è al *"valore dellanormalità"*, dunque *"uno di noi"* (Gabriele Romagnoli, *Stampa*). Evidentemente il Romagnoli si aspettava che il capo dello Stato irrompesse allo Spallanzani col bazooka spianato per saltare la fila. Che si facesse carruolare sul tetto dal verricello di un elicottero. Che strillasse *"Fermi tutti, fate largo o vi spiezzo in due, io so' io e voi nun siete un cazzo?"*. Che le mani e le gambe le mulinasse per prendere a pugni, calci e ginocchiate gli altri pazienti. O che portasse una mascherina tarocca o se la calasse per sputacchiare sugli astanti. Insomma, l'aveva scambiato per un incrocio fra il marchese del Grillo e Ivan Drago (al singolare) di *Rocky IV*. Sul *Messaggero*, Mario Ajello è incredulo e rapito per la sua *"lezione a furbetti e no vax"*. Pensate: *"è entrato nel salone delle vaccinazioni, gli han fatto l'iniezione ed è uscito"* (anziché occupare il locale e dormire nel sacco a pelo, come le Sardine al Nazareno). Non contento, *"si è seduto su una poltroncina"* (non su un trono dorato, o una sedia sulle spalle di quattro corazzieri). E, *"fatta la siringa, ha indossato il nuovo cravatta, gliel'è giocata"*, quando tutti scommettevano che sarebbe uscito in mutande a torso nudo. Queste estrose stravaganze, commesse peraltro con *"semplicità e normalità"*, han colto di sorpresa i suoi coscritti, che *"hanno faticato a riconoscerlo: ma è Mattarella? Possibile? Così, senza i corazzieri?"*. Eh sì, è andata così: o se li era scordati a casa, oppure avevano pilates.

Sono tempi sorprendenti. L'altra sera, per dire, chi si sarebbe mai aspettato che Draghi esponesse la *"Grammatica del Draghismo"* nel noto e raro *Vidomessaggio "sobrio e solenne"* con *"postura statica, se non fosse per il braccio e la mano destri che si muovono per sottolineare alcuni passaggi del discorso"*? Noi, diversamente da Massimiliano Panarari della *Stampa*, non ci avevamo fatto caso. E adesso siamo qui a domandarci in ambascia: *il braccio e la mano sinistri? Reumatismi? Gomito del tennista? Paresi da freddo? Captatio a Salvini e B.?* Mano, dai. Quando, dopo la *Grammatica*, Draghi vorrà declinarci pure la Sintassi, vedrete che inizierà a muovere, sobriamente ma solennemente, anche la parte sinistra.

"IO SO' IO E VOI..." TOSCANA, IMMUNI BONIFAZI E SACCARDI (IV)

La furbata dei politici vaccinati come avvocati



TRE REGIONI COL TRUCCO
PURE CAMPANIA E SICILIA DANNO LA PRECEDENZA AI LEGALI, MENTRE ANZIANI E "VULNERABILI" RESTANO ANCORA IN LISTA D'ATTESA

◉ SALVINI A PAG. 2

INTERVISTA A GINO STRADA
"Bisogna rendere liberi i brevetti E basta con i furbi di BigPharma"

◉ VERGINE A PAG. 3

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** I sindaci in guerra a pag. 8
- **Lerner Letta**, l'usato sicuro a pag. 5
- **Amendola Verde** da rifare a pag. 13
- **D'Agostino Marmellata Draghi** a pag. 13

L'ATTIVISTA STEFANOVIC

"Qui in Bielorussia la protesta è viva: non s'è mai arresa"

◉ IACCARINO A PAG. 18



MADAME SI RACCONTA

"Io bisex non iscritta agli Lgbt, bocciata allo Zecchino d'oro"

◉ MANNUCCI A PAG. 22

La cattiveria

Enrico Letta potrebbe essere il nuovo segretario Pd di questa settimana

WWW.FORUM.SPINOZA.IT





IL FOGLIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 11 - 20121 Milano. Tel. 02 5806901. Sped. in Abb. Postale - DL 3503/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, L. 1.030/2005



ANNO XXVI NUMERO 59

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

GIOVEDÌ 11 MARZO 2021 - € 1,80

In Francia si fa strada una pazzia idea: cancellare Napoleone, sessista, razzista, colonizzatore e francese più famoso del mondo

Per alcuni sarà il discorso più importante dell'anno, per altri, addirittura, il più importante del quinquennio...

per la nazione. L'imperatore è il loro bersaglio ideale dopo prove generali con Colbert e Giovanna d'Arco...

(Consiglio rappresentativo delle associazioni nere di Francia. Sulla stessa scia, la politologa e femminista Françoise Vergès ha affermato che Napoleone era soltanto un "razzista, sessista, dispotico, militarista, colonizzatore"...

culture. I deliri decolonialisti di una certa Francia indignano anche una stimita figura della gauche come Laurent Joffrin, ex direttore di Liberation...

Tra propaganda e realtà Le balie italo-russe sulla produzione dello Sputnik in Italia

Macché giugno e 10 milioni di dosi. "Non partiamo prima di fine anno", dice il presidente della Adienne

Gli sponsor del vaccino

Roma. La notizia sulla produzione del vaccino russo in Italia è fortemente esagerata, almeno per quanto riguarda i tempi e le quantità...

Liti sui vaccini

Ma quale blocco all'export. Tutti i numeri dell'Ue, che aspetta quelli del Regno Unito

Bruxelles. Il presidente del Consiglio europeo, Charles Michel, ha aperto un nuovo fronte di conflitto con il Regno Unito, dopo aver accusato il governo di Boris Johnson di applicare un "divieto totale" all'exportazione di vaccini...

Italia mezza rossa

Draghi pronto a recepire metà delle indicazioni del Cts. Entro sabato il Piano vaccini

Roma. Metà Italia finirà in zona rossa. E il resto quasi tutta in arancione. Ma niente lockdown e nemmeno uno stop generalizzato a ristoranti e bar nel fine settimana...

La sfida di Brunetta

Abattere i muri che chiנגano la Pa si può. Il ministro ingaggia un premio Nobel: Pissarides

Roma. Il nome, ancorché atteso, promette bene: "Patto per l'innovazione del lavoro pubblico e della coesione sociale". È stato firmato ieri dal governo e dai segretari generali dei tre maggiori sindacati Cgil, Cisl e Uil...

Draghi e la foresta Rai

La Lega vuole Elisabetta Ripa per il capo Salini come ad. Ma si teme il "metodo McKinsey"

Roma. Vogliono afferrarla come sempre perché credono che anche per Mario Draghi cambiarla sarà impossibile. I partiti al governo sono cinque e significa che puntano ad avere un nuovo consigliere Rai a testa...

Andrea's Version

Tra Science Po, prestigiosissima Università di Parigi, e un Po di Politique come la viene la viene, quale servirebbe il Pd di Roma, vedi mai che a un Enrico Letta il quale Bettini non Bettini, sempre Enrico Letta è destinato a restare, basterebbe un campanellino con le note giuste a rasserenarlo.

IL PD NON PUO' STARE SERENO

Il senso di una svolta, l'importanza delle primarie, l'allargamento, la pacificazione non farlocca, le sfide alla Lega, lo scarto tra chi cerca l'anestesia e chi l'adrenalina. Appunti su un Pd di Letta e di governo

A prima vista non ci sarebbe nulla da obiettare: un ex presidente del Consiglio stimato dal suo partito, stimato in Europa, stimato da Draghi, stimato da diversi avversari, con buoni rapporti trasversali, con una buona rete internazionale e con un curriculum di tutto rispetto che si trova a un millimetro dal diventare il nuovo segretario del Pd non può che essere una notizia positiva per un partito in cerca di autore, in cerca di identità, in cerca di equilibrio e in cerca di futuro...



Essere inclusivi senza avere un'identità diversa dalla semplice evocazione delle alleanze rischia però di essere troppo poco per rilanciare un partito. E per un candidato desideroso di crescere senza assecondare lo status quo esiste una sfida diversa rispetto al solito rapporto con il M5s: capire che in un mondo che cambia non è pensabile che un unico partito incapace di cambiare sia proprio quello che da anni sogna di essere il partito del governo del cambiamento. E cambiare oggi significa

Anche Zingà con Letta

Telefonata tra ex e futuro segretario del Pd. Pinotti vice e domenica il plebiscito

Martedì si sono telefonati Nicola Zingà e Enrico Letta. Passato a futuro del Pd e vice del Pd. "Sono contento se accetterai questa sfida", gli ha detto Zingà.

Salvini e l'eurotruffa

La falsa notizia del nuovo gruppo a Bruxelles accende la gazzarra nella Lega. Meloni ride

Roma. Chi lo difende, come Alessandro Panza, ha provato subito a smiturre il tutto. Dicendo anzi che in fondo anche il vecchio Bossi, ai tempi d'oro, faceva così, alzava dei gran polveroni per nascondere e magari a sognare. La morte dei forse martellati la giornata era partita già storta, per il Carroccio, a Bruxelles, col gruppo in fibrillazione per la questione catalana. E così Paolo Bonaiuti, di fronte alle dichiarazioni di Matteo Salvini sulla nascita di un supposto nuovo gruppo al Parlamento europeo, è sbottato.

Le inconfeffabili paure su Draghi

L'infiltrato Salvini che assume pose di guida. La sinistra ostaggio di scorie e rancori. I libberali che non sanno che fare. E poi la grande ristrutturazione: sfida tosta. Nutro fiducia, sì, ma sono preoccupato

Le conseguenze politiche del governo Draghi? Nell'agenda famosa c'è un buco scoperto. Mettiamola così, visto che esprimono

DI GIULIANO FERRARA

punti di vista molto personali. Sono innamorato di Draghi. Lungo un'ora di tempo, ho fatto un corso di politica, al gesuita, al tecnico. È l'eccezione dietro le quinte che giustifica l'ordinarietà. Se viene avanti e diventa regola, tanto meglio. Di lui mi piace tutto, il Britannia ma prima Guido Carli, Bettino e tutti i governi successivi, e poi l'illustre curriculum, fino al momento in cui viene incaricato per prendere la guida del governo, momento fatale compreso. Amo il suo sguardo insieme languido e di ghiaccio, il suo eloquio, la sua storia intellettuale tra Caffè e Modigliani, la sua intelligente furbizia, il suo comportamento istituzionale, ovviamente il suo silenzio. E ancora una volta, uno non è stonato per niente, io mi fido di un sostenitore del Bisconte antiTruce, e a pandemia dispiegata mi è sembrato buono il lavoro dell'esecutivo politico precario, facevano le cose giuste per lo più, e un entasso starnazzante di gigioni dell'opposizione che costa nulla, e le conseguenze politiche della svolta in Europa, alla quale diciamo che il bisconte non si estraneò e che il w.e.takes di Marione ha consentito in ultima analisi, erano e restano tra le più promettenti, dopo le sborne nate del 4 marzo 2018, il grima come sempre, il grima che non esclude, anzi implica, la solita lotta dei capi a sinistra e al centro.

Il buon consiglio. Avverti tuttavia, nel gaudio condiviso, che c'era un rischio, e ne scrissi per tempo: se è logoranzza il partito, la salute del paragono può risentirne, specie per le attività di estrema emergenza, dittatura sanitaria e economia. Siamo a quel punto o no lo siamo? Chissà. C'è tempo per vedere. Per adesso si fa quel che si può e si deve, anche biscontaneamente se occorre. E si prepara il botto del Next Generation Eu.

Comincio a preoccuparmi delle conseguenze politiche, questo sì. Non vedo che la ristrutturazione del sistema, la grande occasione performativa indotta dal governo Draghi, possa dislocarsi agevolmente. Nutro fiducia, ma non sono sicuro. Non vedo che scorie e rancori nel Pd, a parte i ragionamenti cristallini di un enorme Bettini in confessionale della Mela, e speriamo che questa volta un altro Letta, posato il risentimento e lo spirito d'esilio, ci metta una pezza non a torto, che è il suo stile. E ci sono come prima e forse meglio di prima ancora. Vedo i libberali col botto che tanto sperano e si agitano e dicono e disdicono ammassare in un ritorno proporzionale moderato e riformista, annegato nell'unità nazionale più liquida, che non promette forza né voti, sebbene ne arrivi qualche buona idea, ma in un ritorno che non esclude, anzi implica, la solita lotta dei capi a sinistra e al centro.

Baldante invece, a parte il Cav, che si è visto creati ministri i parenti del movimento e li ha commissariati con stile, facendo finta di niente, la destra. Meloni fa la furberia, che è il suo stile. L'infiltrato Salvini assume pose di guida complessive, sgranocchia la testa del fatale Arcuri, si intesta il vaccino di Putin, celebra inoculatore agli italiani, nemici non mi sta e non mi ricerca dei popolari ma un fronte con ungheresi e polacchi, che non è la cosa più rassicurante del mondo, e sembra che il draghista Giorggetti sia di nuovo lì che masticava una specie di emarginazione dorata, ma stavolta all'ombra del governo di tutti, del governo da lui voluto, con Draghi amichevole e sornione. "Le conseguenze economiche della pace" furono drammatiche, come sa chi ha letto Keynes alla luce del massacro successivo alla sua diagnosi. Le conseguenze politiche di Draghi, che non possono restare a lui estranee, visto che da sempre è un uomo di stato e dello stato, per adesso non promettono gran che di buono.

Non trattate Pirlò come Enrico Letta, per favore

Temo che molti lettori di diffidente fede mi additeranno a Maramaldo, ancor prima di leggere. Ma non è vero. Ho già

CONTRO MASTRO CILEGIA

ghignato il ghignabile in privato, con gli amici correligionari, cu sfuffo. Quel che qui si vuol dire è che se c'è qualcosa da salvare del naufragio portoghese (a salvare la stagione ci penseranno loro, ma ce la possono fare) è Andrea Pirlò. Che è stato forse sdegnato ad accettare l'incarico senza pensarci nemmeno 48 ore, come un Enrico Letta. Per una ragione, quella sì, sconosciuta a chi non possono fare è Andrea Pirlò. Ma è stato del nostro calcio, uno dei più grandi, a una gran persona. Ed è un'icona, un italiano di giovane

generazione, cui non va buttata la croce addosso per poi buttarlo con l'acqua sporca. Sarebbe un reato per la storia che ha, e per quella che potrebbe scrivere. A giudicarlo un bronco della panchina, si aspetti un po'. Nella sua squadra ha giovani straordinari e a partire da Federico Chiesa (che ha pure "una faccia da Juve", managgia) o Matthias de Ligt, the young adult, e potrà costruirne: ecco l'idea difficile da accettare con generosità in questo paese. Per un generoso, non avrebbero dovuto accoglierli anche tutta l'argenteria da lustrare, che è un po' quello che chiedono ora a Letta: fare nuovo il partito ma tenendo la fida. Ma se Letta ha uno dei più grandi, a una gran persona. Ed è un'icona, un italiano di giovane



il Giornale



GIOVEDÌ 11 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 59 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 | Giornale (ed. nazionale)

«QUANDO C'ERA LUI...» GLI INCONSOLABILI AVVENTISTI DEL TERZO CONTE

di **Alessandro Sallusti**

C'è una pattuglia di irriducibili asserragliati nella foresta della politica e dell'informazione che ancora credono che Giuseppe Conte da un momento all'altro possa tornare al comando del Paese e che Mario Draghi sia solo una parentesi nel luminoso percorso dell'avvocato condottiero. Al punto da ritenere l'attuale inquilino di Palazzo Chigi un banale sosia: «Draghi dice le stesse cose di Conte», «Draghi ha fatto le stesse cose che avrebbe fatto Conte», «Draghi è in continuità con i progetti di Conte», sono le esternazioni che vanno per la maggiore tra i nostalgici del fu premier, per lo more momentaneamente reincarnato nel corpo dell'ex governatore della Banca Europea.

Questi adepti del Contismo - religione basata sull'antico comandamento «con Lega o Pd purché se magna» - attendono solo la resurrezione del loro dio per cacciare dal tempio l'intruso. Ma qui i giorni passano e non solo il sepolcro non si apre, ma una dopo l'altra si smascherano le menzogne su cui era stata costruita la loro chiesa, che tanti fedeli aveva illuso e gabbato. L'evangelista Marco Travaglio è addirittura commovente nel ricordare ogni giorno che «quando c'era lui» le cose si che funzionavano, mentre ora è tutto un casino o un copia e incolla del verbo.

Da oggi la sua narrazione avrà una freccia in più all'arco: «Draghi ci chiude in casa come Conte, che bisogno c'era di cambiare il governo?». La risposta è banale: Conte non ha saputo né aprire né chiudere, lasciandoci tutti in un limbo infettato e infettante, certificato dal bollettino quotidiano di morti e malati; Conte non è stato capace, nonostante i tanti mesi avuti a disposizione, di preparare un piano vaccinale degno di questo nome; Conte, come si è dimostrato, non godeva più della fiducia e della stima degli alleati; e infine Conte si era circondato di una compagnia di giro poco raccomandabile (vedi inchieste sulle mascherine).

Gli italiani hanno ancora una piccola scorta di pazienza, di accettazione e di fiducia. Ma sono abbondantemente in riserva e non era possibile consumarla girando a vuoto. Conte è il passato e per fortuna non tornerà, con buona pace dei suoi seguaci che già lo vedevano a capo di una grande coalizione giallorossa che in realtà non è mai esistita né potrebbe esistere, a maggior ragione dopo la repentina uscita di scena di Zingaretti.

servizi alle pagine 8-9

VIA AL PIANO DRAGHI

ARRIVANO I VACCINI

Iniezioni anche in azienda e dal dentista, mezzo milione di dosi Pfizer in più. Prime prenotazioni, lunedì si parte

CHIUSURE, GOVERNO DIVISO: DOMANI LA DECISIONE

di **Adalberto Signore e Maria Sorbi**

Il rinvio sulle chiusure nel weekend era nell'aria fin dalla tarda mattinata. Tanto che, entrando dall'ingresso posteriore di Palazzo Chigi per prendere parte al vertice governo-Cis convocato da Mario Draghi, è lo stesso ministro della Sanità Roberto Speranza a dire che «difficilmente ci saranno novità in serata» perché l'intenzione è «attendere e valutare anche i dati sui contagi delle prossime ore». Intanto sui vaccini si accelera ancora. Pfizer promette 500mila fiale in più, si alle iniezioni in azienda.

con **Angeli, Coppetti, Greco, Pellicetti e Sartini** da pagina 2 a pagina 5

ANCORA GUAI GIUDIZIARI

Bancarotta e fatture false: a processo i genitori di Renzi

Fabrizio Boschi

a pagina 11



GRATICOLA Tiziano Renzi sarà processato con la moglie Laura Bovoli

LE ANALISI

Se una parola blocca il siero nelle farmacie

di **Giuseppe Marino**

Tanti appelli a chiacchiere sull'urgenza di vaccinare contro il Covid e poi una parola blocca una rete di migliaia di potenziali vaccinatori. È l'incredibile rebus burocratico che frena da mesi il via libera alla puntura in farmacia: potenzialmente una rete di 19mila punti di somministrazione, inclusi i piccoli centri dove le primule stile Arcuri (...)

segue a pagina 4

Virus infelicità Mezza Italia non sorride più

di **Vittorio Macioce**

Sotto la mascherina non si vede la piega della bocca, ma non ci vuole molto a capire che pochi sorridono. Le emozioni le vedi dagli occhi, dagli sguardi stanchi, sempre uguali, che hanno smesso di aspettare qualcosa che non arriva. Poi c'è la paura, perché non è detto che dopo sia meglio. L'orizzonte non promette, non rassicura, non dice più andrà (...)

segue a pagina 6

PATTO CON I SINDACATI

Pubblica amministrazione: più soldi e smart working

di **Gian Maria De Francesco**

«È per noi il migliore segno di ripartenza». Il ministro della Pubblica amministrazione Renato Brunetta firma un patto per l'innovazione del lavoro pubblico tra governo e sindacati. «Molto resta da fare», ha chiosato il presidente del Consiglio Mario Draghi. Per gli statali previsti smart working e un aumento medio di 107 euro.

a pagina 7

LA RIFORMA ATTESA

Ma il settore che va aiutato subito è il privato

di **Carlo Lottieri**

L'accordo tra governo e sindacati sul progetto di riforma elaborato dal ministro Renato Brunetta, volto a rinnovare una burocrazia quanto mai inefficiente, si propone d'intervenire in uno dei settori cruciali. È evidente che non potremo mai uscire da questa drammatica situazione senza una modernizzazione che innalzi la qualità dei servizi.

Nel noto indice «Doing business», elaborato da un paio di economisti della Banca mondiale per valutare in quali paesi sia più facile intraprendere, l'Italia si trova sotto il cinquantesimo posto, superata (...)

segue a pagina 7

IL NAZI-FEMMINISMO DI «STAI ZITTA»

Murgia, un decalogo vittimista che tratta le donne come panda

di **Giulia Bignami**

È da poco uscito il nuovo, fiammante, decalogo femminista di Michela Murgia con tutte le frasi che «noi donne» (generalizzazione che già fa rabbrivire) non vorremmo più sentirci dire come «Stai zitta» che dà il titolo al libro. Una generale vittimizzazione femminile un po' inopportuna, soprattutto per quanto riguarda i dibattiti tv, visto che anche una donna ha minacciato di zittire a scarpate l'interlocutore maschio.

a pagina 21

L'INTERVISTA È UN AUTOGOL PER HARRY E MEGHAN

Meghan, così il piagnisteo regala fama, dollari e pubblicità

di **Roberto Fabbri**

Un principe debole di carattere e segnato dalla tragica e insensata perdita di una madre incompresa. Una duchessa dal carattere invece fortissimo importata dal Paese più razzista del mondo occidentale che grazie a lui si è costruita ciò che davvero desiderava: un mix perfetto tra privilegi senza pari e la pubblicità per la sua persona. Come fosse lei la vera nobile.

con **Cesare** a pagina 13

LA POLEMICA

L'Algeria adesso pretende la Torre Eiffel

di **Francesco De Remigis**

a pagina 12

Sabato in edicola con «Il Giornale».

Il vero Risorgimento che sui libri non c'è

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN FIANCO), IL 2021 COMINCIA CON IL CAPODANNO. VEDI IL CAPODANNO



IL GIORNO

GIOVEDÌ 11 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, arriva la svolta nel giallo Benusiglio

Stilista impiccata in piazza
La Procura: processate il fidanzato di Carlotta

Giorgi in Lombardia



Milano, torna l'esame obbligatorio

Ma quale inglese
Alla Statale
si parla latino

Dedori in Lombardia



A Pasqua lockdown come a Natale

Il no di Lega, FI e M5s blocca il partito della chiusura immediata. Domani la decisione sui fine settimana, stretta in vigore da lunedì Vaccini, cambia il piano: fatti gli over 80 parte la campagna a tappeto. La guida: i consigli dei medici per le cure a casa

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Il Pd è obbligato a scegliere

Non è più tempo di partiti supermarket

Pierfrancesco De Robertis

Enrico Letta è personaggio politico di primo piano, probabilmente il più preparato di cui il Pd dispone. Esperienze, cultura politica, relazioni. Sarebbe forse l'unico in grado di mettere d'accordo un partito ancora scosso dal frettoloso addio di Zingaretti. La nomina di un segretario se pur di valore ma figlio di un accordo tra capicorrente rischia però di non risolvere i guai del Pd, e sarebbe solo il frutto di un unanimità di facciata: quelli che adesso invocano Letta sono in larga parte gli stessi che gli voltarono le spalle per schierarsi con Renzi. I problemi del Pd adesso sono l'incertezza sulla linea politica dopo quanto accaduto (Conte, Draghi, la pandemia) e sulla propria collocazione storica.

Continua a pagina 2

INTERVISTA / PARLA MARIA ELENA BOSCHI, DI NUOVO PERSEGUITATA «DONNE, SO CHE A VOLTE È DIFFICILE. MA BISOGNA DENUNCIARE SEMPRE»

Maria Elena Boschi, 40 anni, più volte vittima di molestatori

IO E GLI STALKER

Caroppo a pagina 13

DALLE CITTÀ

Milano

C'è il divieto ma le aree gioco sono piene
Nessuno controlla

Vazzana nelle Cronache

Milano

Dona un rene a 82 anni e salva il figlio malato

Giudici nelle Cronache

Lodi

Caso Mense: Broletto risarcisce tra le polemiche

D'Elia nelle Cronache



Milano, la cantante nei panni di Patrizia Reggiani

Ciak, la storia maledetta
Lady Gaga è lady Gucci

Moroni a pagina 15



Presentata la Rossa per la prossima stagione di F1

Ferrari, voglia di riscatto
In pista la nuova SF21

Turrini nel QS

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico 3

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

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

A. MESARISE



Oggi 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



Cultura

NOTAV Nel libro di Chiara Sasso l'incredibile vita di un militante figlio di migranti dalla Sicilia alla Val Susa



Visioni

CARMELO BENE «Comincio che era finita», il libro di Luisa Viglietti, racconta l'artista nel quotidiano

Gianni Manzella a pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

GIOVEDÌ 11 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 59

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

ATTESA PER IL NUOVO PIANO DI IMMUNIZZAZIONE DECISO DAL PREMIER DRAGHI

Stretta rinviata al Consiglio dei ministri

È terminata con un nulla di fatto la cabina di regia sul Covid, ieri pomeriggio. A presiederla il premier Draghi con otto ministri, il presidente dell'Iss, Silvio Brusaferrò, e il direttore del Consiglio superiore di Sanità, Franco Locatelli. La quadra tra le richieste dei

tecnici e le due anime della maggioranza, quella favorevole alle misure più stringenti (Pd, 5S e Leu) e l'altra aperturista, capitanata dalla Lega con Fi e Iv, non è stata trovata. Pesa anche la contrarietà alle strette a livello nazionale di una parte dei governatori (come i

presidenti Veneto e Liguria). Nuovi dati sull'epidemia saranno sottoposti oggi alla conferenza Stato-Regioni, domani il Consiglio dei ministri dovrebbe varare le misure. A breve verrà presentato anche il nuovo piano vaccini.

POLLICE A PAGINA 2

LOMBARDIA

Vaccini, un favore a Confindustria

Nel caos vaccini piomba la delibera della giunta Fontana che prevede la possibilità di somministrare dosi ai dipendenti direttamente in azienda. Scavalca-

ti i sindacati: una «decisione ingiustificata fuori dai protocolli condivisi». Esulta il presidente di Confindustria Lombardia Bonometti.

MAGGIORI A PAGINA 3

Appello

Contro il Covid-19 farmaci e dosi accessibili a tutti

La partita ultima che si sta giocando per l'accesso al vaccino che, congiuntamente a terapie efficaci e strumenti diagnostici adeguati, resta essenziale per contenere e sconfiggere il virus, si sta rivelando complessa e iniqua.

— segue a pagina 14 —

2011-2021

Dieci anni dopo Fukushima non è mai finita

A. BARACCA, G. FERRARI

Dieci anni fa, l'11 marzo 2011, i media di tutto il mondo riportavano la notizia del terremoto e dello tsunami che generarono il disastro nella centrale nucleare di Fukushima Daiichi.

— segue a pagina 16 —

Centrali in Italia

La pesante eredità del «nostro» nucleare

STEFANO CIAFANI

Dieci anni fa l'incidente nucleare di Fukushima diede il colpo di grazia ad una tecnologia che era già stata messa in ginocchio dal disastro di Chernobyl nel 1986.

— segue a pagina 16 —

Enrico Letta si prende fino a domani per riflettere sulla richiesta di guidare i dem dopo le dimissioni di Zingaretti. Gli ex renziani frenano: «Congresso al più presto». La maggioranza: «Il nuovo segretario resti fino al 2023». Prodi: «Il Pd? Un club di taxisti senza più taxi» pagina 7



foto di Manuela Cacciaguerra

CONSIGLIO D'EUROPA

L'accusa: a Malta centri per i migranti disumani



Condizioni di vita disumane, sovraffollamento, servizi igienici scarsi. E famiglie con bambini costrette a dividere gli spazi con adulti estranei. È la descrizione che il Cpt, l'organo anti tortura del Consiglio d'Europa, fa dei centri maltesi in cui vengono rinchiusi i migranti.

DELLA CROCE A PAGINA 8

Il ritorno di Lula

La seconda opportunità dell'America latina

ROBERTO LIVI

Quando nell'aprile del 2018 il giudice Sergio Moro condannò al carcere Lula da Silva, lo scrittore peruviano Mario Vargas Llosas lo esaltò dalle colonne del giornale spagnolo El País come «un modello (di giudice) esemplare per il resto del pianeta».

— segue a pagina 15 —

all'interno

Prato. Altre botte al presidio degli operai pachistani

RICCARDO CHIARI PAGINA 6

Statali «Patto per il lavoro» tra governo e sindacati

NINA VALOTI PAGINA 5

Myanmar. Armi ai militari: «Si apra un'indagine»

GIORDANA, PISTOLESI PAGINA 9

Sinistra

Per ritrovare la frontiera sociale abbandonata dal Pd

GAETANO LAMANNA

Le dimissioni di Zingaretti non riguardano solo il Pd, ma quanti a sinistra lavorano per un campo largo, democratico e progressista. I tempi sono stretti. C'è stata la rottura del fragile equilibrio su cui si reggeva l'alleanza di tra Pd, 5S, Leu e Italia viva.

— segue a pagina 15 —

Lele Corvi



10311
9 770225 213000
Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G. 10311





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 88 ITALIA
SPECIFICAZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 682/98

Fondato nel 1892



Giovedì 11 Marzo 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A SCHIA E PROCCIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI" - EURO LEO

La presentazione
La nuova Ferrari
«Obbligo di riscatto per onorare il Drago»
Servizio a pag. 17



Deboli in Europa
Non solo Juventus c'era una volta il calcio italiano
Gianfranco Teotino a pag. 34



Varianti, De Luca chiude tutto

- Piazze, ville comunali e lungomari inaccessibili da oggi. E da domani stop ai mercatini
- Al Cotugno pazienti giovani con sintomi gravi, in Campania è allarme terapie intensive

Campagna vaccinale
MENO REGOLE PER SALVARE PIÙ VITE POSSIBILI

Carlo Nordio

In un rispettoso appello al generale Francesco Paolo Figliuolo - nuovo commissario Covid e più o meno plenipotenziario nella distribuzione dei vaccini - il professor Roberto Burioni, noto virologo, ha rievocato la ritirata di Dunkerque, quando Churchill impiegò tutti i battelli disponibili, dagli yacht più lussuosi alle bagnarelle più malridotte, per rimpatriare le sue truppe ingabbiate dalle divisioni tedesche.

L'operazione, anche per merito dell'ammiraglio Ramsay, riuscì al di là delle aspettative, e il corpo britannico fu quasi totalmente rimpatriato. Winston parlò di un miracolo, anche se, ammoni prudentemente, «wars are not won by evacuations»: le guerre non si vincono con le ritirate. In realtà fu proprio una sua vittoria, senza la quale il grande statista sarebbe forse stato allontanato, e il pacifista Lord Halifax avrebbe convinto gli inglesi alla negoziazione, cioè alla resa.

Orbene, il concetto sacrosanto espresso dal professor Burioni, è che nei momenti di emergenza bisogna usare tutti i mezzi disponibili, anche a costo di allentare le regole.

Continua a pag. 35

Adolfo Pappalardo

Erano tre mesi che in Campania non si toccava il picco dei 3mila contagi. È accaduto ieri: 3.034 contagi e 26 morti in 48 ore. E ieri, una nuova ordinanza in vigore da oggi e sino al 21 marzo: chiusura di parchi, ville comunali, giardini, lungomari e piazze, stop da domani a fiere e mercati per la vendita al dettaglio, compresi alimentari. Intanto al Cotugno s'abbassa l'età media dei ricoverati.

A pag. 2 con Conti Mautone a pag. 3

Il retroscena

Vaccini di massa, il piano di rilancio 90mila infermieri e dosi in fabbrica

Vaccinazioni in azienda, negli studi medici e dovunque esistano le condizioni necessarie per poter somministrare il vaccino. Volontari, almeno 90mila infermieri, dentisti, medici del lavoro e dello sport più coinvolti. Ma anche, e soprattutto la riconversione delle postazioni drive-th-

rough della Difesa, da spazio per i tamponi a struttura con un'area di emergenza dove inoculare i vaccini. Una strategia per accelerare sulla campagna vaccinale italiana a fronte di un massiccio arrivo di dosi nel nostro Paese. Sono i punti del nuovo piano che sta per partire.

Malfetano e Mangani a pag. 4

La solidarietà

I doni salvavita dei lettori del «Mattino»

Ettore Mautone

Apparecchiature salvavita, di grande modernità e precisione, acquistate con i «80mila euro raccolti dal Mattino tra i suoi lettori. Sono il dono all'ospedale Cotugno di Napoli.

A pag. 6

La politica

Pd, Letta verso la leadership: da rivedere il patto con M5S

Caos Pd, bisogna risolvere la questione congresso. Gli ex renziani di Base riformista lo vogliono il prima possibile dopo il voto comunale di ottobre, per non affidarsi di tutto all'ex premier. Dopo di che, la via di Enrico Letta per la leadership del Pd sembra assai percorribile. Oggi o domani dovrebbe sciogliere la riserva. I segnali che manda sono di disponibilità.

Ajello e Pappalardo a pag. 8

La campagna del Mattino L'intervento degli operai sotto scorta, su ordine del prefetto



Rimossi gli altarini dei clan

Valentino Di Giacomo in Cronaca

La riforma

Statali, arriva la stretta sullo smart working

La Pubblica Amministrazione riparte dal Patto per l'innovazione del lavoro pubblico e la coesione sociale. Via al confronto, decisiva la revisione del lavoro agile nel settore pubblico in ottica post-emergenziale. Ieri firma del patto con il premier Mario Draghi, il ministro della Funzione pubblica Brunetta (nella foto) e da Cgil, Cisl e Uil.

Bisozzi e Santonastaso a pag. 7

Vallo della Lucania Cinque giudici, 8584 procedimenti

Eredità contesa, il verdetto atteso (invano) da 55 anni

Carmela Santi

Setta al Tribunale di Vallo della Lucania, nel Cilento, il record della causa civile più lunga d'Italia. Una questione di eredità per un immobile ubicato ad Agropoli, in provincia di Salerno, arrivata all'attenzione dei giudici di Vallo nel 1966 e che ancora oggi, dopo 55 anni, aspetta la sentenza di primo grado. La parola fine potrebbe arrivare il 13 maggio quando è prevista la prossima udienza se i convenuti accetteranno la proposta transattiva formulata dal giudice.

Una vicenda paradossale, specchio delle difficoltà nel sistema giustizia italiano. Il Tribunale di Vallo figura agli ultimi posti nella classifica nazionale per la durata dei procedimenti civili. Nel civile ci sono solo cinque giudici a fronte di una pendenza complessiva di 8.584 procedimenti, ogni magistrato ha in media 1.716 cause, a fronte di un carico che generalmente è stimato in circa 500 cause, dunque il triplo. Di queste 8.584 cause 1.845 durano da oltre un decennio, e 4.414 da oltre tre anni.

A pag. 13

supermercatedeco.multimed.it

Deco Supermercati
La tua scelta quotidiana

Offerte dal 12 al 22 marzo

FESTIVAL DECO
con i nostri prezzi è tutta un'altra musica

PAVESI
goccioline cioccolato kg 1
€ 2,79

ALCISA
prosciutto di san daniele dop stagionato 18 mesi
€ 1,89 all'etto





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143-N° 69
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Giovedì 11 Marzo 2021 • S. Costantino

IL GIORNALE DEL MATTINO

commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

In edicola e sul web
MoltoSalute, parla Kamil
che scopri le varianti
«Ma i sieri sono efficaci»
Cinque mosse anti-allergie
Un inserto di 24 pagine



Fonseca e la sua ex squadra
Euroleague, via agli ottavi
la Roma ritrova lo Shakhtar
Immabile Scarpa d'Oro
L'omaggio del Campidoglio
Bernardini e Trani nello Sport



Il Messaggero
BROOM
motori.ilmessaggero.it

Variabile procura
I timori
che frenano
il lavoro
dei medici

Carlo Nordio

In un rispettoso appello al generale Francesco Paolo Figliuolo - nuovo commissario Covid e più o meno plenipotenziario nella distribuzione dei vaccini - il professor Roberto Burioni, noto virologo, ha rievocato la ritirata di Dunkerque, quando Churchill impiegò tutti i battelli disponibili, dagli yacht più lussuosi alle bagnarole più malridotte, per rimpatriare le sue truppe ingabbiate dalle divisioni tedesche.

L'operazione, anche per merito dell'ammiraglio Ramsay, riuscì al di là delle aspettative, e il corpo britannico fu quasi totalmente rimpatriato. Winston parlò di un miracolo, anche se, ammonì prudentemente, «wars are not won by evacuations»: le guerre non si vincono con le ritirata. In realtà fu proprio una sua vittoria, senza la quale il grande statista sarebbe forse stato allontanato, e il pacifista Lord Halifax avrebbe convinto gli inglesi alla negoziazione, cioè alla resa.

Orbene, il concetto sacrosanto espresso dal professor Burioni, è che nei momenti di emergenza bisogna usare tutti i mezzi disponibili, anche a costo di allentare le regole. Per conto nostro potremmo aggiungere che quando, nel settembre del 1914, i tedeschi arrivarono alle porte di una Parigi quasi sguarnita, la capitale fu salvata (anche) dai tassisti della Marna, che con i loro trabiccoli portarono al fronte interi battaglioni.

Continua a pag. 22

L'Italia chiude da lunedì

► Domani il decreto sui nuovi parametri: sarà più facile passare in zona rossa o arancione
Pasticcio vaccini: 34 milioni di dosi finite fuori dall'Europa. E l'Emma rallenta le certificazioni

ROMA L'Italia chiuderà di nuovo da lunedì, domani il Dpcm. Conti, Malfetano e Pirone alle pag. 2 e 3

I velisti di Prada alla pari con New Zealand. FI, la SF21 per il rilancio



Luna e la Ferrari
velocità e orgoglio
si tingono di rosso

L'equipaggio di Luna Rossa e un selfie di Leclerc con la nuova Ferrari Nello Sport



Formazione e controlli per chi lavora da casa

Patto sulla Pa, parte la rivoluzione
Smart working, arrivano le regole

ROMA La Pubblica Amministrazione riparte dal Patto per l'innovazione del lavoro pubblico e la coesione sociale. Nuove regole per lo smart working. Il patto sugli sta-



tali è stato firmato ieri a Palazzo Chigi dal premier Mario Draghi, dal ministro della Funzione pubblica Renato Brunetta e da Cgil, Cisl e Uil. Bisozzi a pag. 7

Boschi e lo stalker
«Lo trovavo ovunque
denunciare sempre»

► La deputata di Iv: «Prima le mail, poi è venuto alla Camera e in Toscana. Noi donne più esposte»

Barbara Jerkov

«Essere donne espone di più, ma dobbiamo avere coraggio e denunciare». Elena Boschi, capogruppo di Italia Viva, è stata vittima di uno stalker e alla fine ha deciso di denunciarlo. A pag. 13



Indagine sull'Onu
«Attanasio ucciso
con il carabiniere
durante la fuga»

Giuseppe Scarpa

L'ambasciatore Attanasio e il carabiniere Iacovacci stavano fuggendo. A pag. 12

L'inchiesta ad Aprilia
Rapina al Golf,
si spara il custode
presunto basista

LATINA Si è tolto la vita sparandosi il custode dell'ex "Golf Club" di Aprilia, dopo aver fatto entrare i carabinieri per una perquisizione nell'enorme tenuta a 50 chilometri da Roma. L'uomo era sospettato di essere il basista di una doppia rapina. I militari stanno infatti indagando sulla clamorosa doppia rapina dell'11 luglio 2020 ai danni dei proprietari, i coniugi romani Paolo e Marina Lanza, sia nella loro villa al Golf club che nella casa romana.

Cusumano e Patricelli a pag. 14

PROVA **SUSTENIUM** Bioritmo3

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.

CANCRO, SEGNO IN FASE POSITIVA

Buon giorno, Cancro! I transiti non raccontano più di amori non vissuti, ora i pianeti sono in aspetto armonico con il vostro segno, concluderete l'inverno con una nuova emozione. Questo annuncia Venere in Pesci, mentre il romantico Nettuno si congiunge al Sole insieme alla Luna. Sono gli aspetti migliori per l'iniziazione, ascoltate le vostre "voci di dentro", avrete di più e vivrete meglio. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'Interno

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



il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 11 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



La pallavolista citata per danni dalla società

'Punita' perché incinta il Coni la difende: «Solidarietà a Lara»

Rabotti nel Fascicolo regionale



Rimini

Fanno pipì sulla Gazzella «Non è reato»

Nanni a pagina 14



A Pasqua lockdown come a Natale

Il no di Lega, FI e M5s blocca il partito della chiusura immediata. Domani la decisione sui fine settimana, stretta in vigore da lunedì Vaccini, cambia il piano: fatti gli over 80 parte la campagna a tappeto. La guida: i consigli dei medici per le cure a casa

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Il Pd è obbligato a scegliere

Non è più tempo di partiti supermarket

Pierfrancesco De Robertis

Enrico Letta è personaggio politico di primo piano, probabilmente il più preparato di cui il Pd dispone. Esperienze, cultura politica, relazioni. Sarebbe forse l'unico in grado di mettere d'accordo un partito ancora scosso dal frettoloso addio di Zingaretti. La nomina di un segretario se pur di valore ma figlio di un accordo tra capicorrente rischia però di non risolvere i guai del Pd, e sarebbe solo il frutto di un unanimità di facciata: quelli che adesso invocano Letta sono in larga parte gli stessi che gli voltarono le spalle per schierarsi con Renzi. I problemi del Pd adesso sono l'incertezza sulla linea politica dopo quanto accaduto (Conte, Draghi, la pandemia) e sulla propria collocazione storica.

Continua a pagina 2

INTERVISTA / PARLA MARIA ELENA BOSCHI, DI NUOVO PERSEGUITATA «DONNE, SO CHE A VOLTE È DIFFICILE. MA BISOGNA DENUNCIARE SEMPRE»

Maria Elena Boschi, 40 anni, più volte vittima di molestatori

IO E GLI STALKER

Caroppo a pagina 13

DALLE CITTÀ

Bologna, l'odio che corre in rete

La frase choc: «Dovevano sparare prima a Marco Biagi»

Tempera in Cronaca

Bologna, verso le amministrative

Candidato Pd, De Maria appoggia Lepore

Servizio in Cronaca

Bologna, opera da 1,5 miliardi

La Regione blinda il Passante, ma lievitano i costi

Rosato in Cronaca



Milano, la cantante nei panni di Patrizia Reggiani

Ciak, la storia maledetta Lady Gaga è lady Gucci

Moroni a pagina 15



Presentata la Rossa per la prossima stagione di F1

Ferrari, voglia di riscatto In pista la nuova SF21

Turrini nel QS

PROVA CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico

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

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

A. MESARISE



GIOVEDÌ 11 MARZO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 59, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

LE INTERCETTAZIONI DEGLI EX VERTICI
Autostrade, dopo il Morandi
 fu valutato il patteggiamento

FREGATTI E INDICE / PAGINA 10



GENOVA, REGISTA E DIRETTORE DELLA SCUOLA
Addio a Marco Sciaccaluga,
 colonna del Teatro Nazionale

ZANOVELLO E UN INTERVENTO DI TULLIO SOLENGHI / PAGINA 32



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia/Marittimo	Pagina 12
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 30
Programmi Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34
Meno	Pagina 35

È IN EDICOLA

UNA GIORNATA INTERA NEL NOSTRO CORPO

DOMANI IL DECRETO DRAGHI, MA DALLA CAMPANIA ALLA PUGLIA ALCUNE REGIONI HANNO GIÀ ADOTTATO DIVIETI PIÙ RIGIDI

Covid, arriva la nuova stretta Liguria a rischio arancione

Vaccini: dagli orari alle forniture, ecco i nodi del piano ligure. Il Gaslini: crescono i casi per i bimbi dell'asilo

La Liguria rischia di ritornare in zona arancione. Salgono i ricoveri in terapia intensiva, vicini nuovamente alla soglia critica, ma cala il contagio nel Ponente ligure, dove è stata introdotta un'ordinanza più restrittiva. A causa delle varianti aumentano i positivi tra i ragazzi e i bambini, anche quelli più piccoli. Prosegue la polemica tra i medici di famiglia e il governatore Toti sulle vaccinazioni. Ecco tutti i nodi del piano ligure, dalle prenotazioni alle somministrazioni fino alla mancanza di un grande hub.

SERVIZI / PAGINE 2-7

L'INIZIATIVA

Domenica con il Secolo mascherine chirurgiche in regalo ai lettori

Acquistando domenica 14 una copia del Secolo XIX, i lettori avranno una confezione con 5 mascherine chirurgiche. Iniziativa in collaborazione con Basko.

ROLLI



SECONDA FASE A GENOVA

Bruno Viani

Agenti e vigili del fuoco la somministrazione arriva nelle caserme

«Ora potremo lavorare più sicuri». Nel commissariato di polizia Foce Sturla e alla caserma dei reparto Mobile di Bolzaneto è iniziata la nuova fase della campagna di vaccinazione.

L'ARTICOLO / PAGINA 17



LUNA ROSSA PARTE BENE
L'AMERICA'S CUP
NON È UN MIRAGGIO

POZZO / PAGINA 37

L'INTERVISTA

Giulia Zonca

Cagnotto: noi atlete costrette a scegliere carriera o famiglia

Tania Cagnotto è appena diventata mamma per la seconda volta. Commenta con amarezza il caso di Lara Lugli, la pallavolista che si è ritrovata in causa dopo la gravidanza.

L'ARTICOLO / PAGINA 11



Ferrari SF21, sfumature di rosso per conquistare

Il rosso scuro della tradizione, il colore più brillante delle vittorie più recenti. Insieme, nella stessa monoposto Ferrari, con una sfumatura di verde. La livrea della nuova

SF21 (nella foto con i due piloti Leclerc e Sainz) è un messaggio: «Ripartiamo dalla nostra storia ma ci proiettiamo verso il futuro».

MANCINI / PAGINA 38

BUONGIORNO

Qualche giorno fa sono usciti i dati annuali dell'Istat sulla povertà, e abbiamo appreso che gli italiani in povertà assoluta sono 5,6 milioni (compresi gli immigrati, quasi uno su tre, meritevoli del titolo di italiani solamente nelle statistiche). Colpa del Covid, naturalmente, ma anche del liberalismo o del liberismo (variante accettata per rimarcare lo sdegno: liberismo). La miopia di cui soffro mi ha impedito nei 51 anni di vita fin qui concessimi di vedere un solo liberale o liberista alla guida del governo, ho visto democristiani, socialisti, postcomunisti, imprenditori sedicenti liberali, tecnici, avvocati del popolo, ma sarà appunto miopia. Per stabilire se una famiglia è stretta nella povertà assoluta, bisogna che denoti almeno quattro dei seguenti sintomi: mancanza di un pasto con carne o

L'albero degli zoccoli

MATTIA FELTRI

pesce ogni due giorni, di più di un paio di scarpe per la stagione fredda e di un paio per la stagione calda, di tv a colori, di almeno una settimana di villeggiatura l'anno, facilità a scaldare la casa, e siamo a cinque sintomi su dieci e mi fermo poiché noi li accusavamo tutti. Dico noi, la famiglia di quando ero bambino, anni Settanta, Bassa bergamasca (presente l'Albero degli zoccoli)? Ecco, quella roba lì, però non è tantomeno poveri assoluti: erano tutti come noi, che il mare l'abbiamo visto da grandi, ma ce la spassavamo lo stesso. Trovo molto consolante che la normalità di ieri sia la povertà assoluta di oggi, evidentemente di passi in avanti ne abbiamo compiuti e non pochi. Forse merite anche di quel tanto di mercato intravisto qua e là.

L'ECONOMIA



Leonardo cerca un partner per l'automazione

Gilda Ferrari

Per raddrizzare i numeri del bilancio, Leonardo annuncia interventi di riorganizzazione interna. In particolare, per quanto riguarda l'Automazione di Genova, attività che impiega 400 persone e che affonda le sue radici in Elsas Bailey, ai sindacalisti è stata confermata l'intenzione di individuare un partner. Ed è già allarme per il rischio spezzatino.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

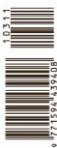


Parla l'ad Marino: Ansaldo cresce, ora le rinnovabili

Dopo aver fatto il pieno di dati positivi in un anno difficile come il 2020 (ricavi in crescita del 10,7% a 1.089 milioni di euro) l'amministratore delegato di Ansaldo Energia, Giuseppe Marino, annuncia un'importante svolta in linea con gli indirizzi indicati dall'Europa per la ripresa dopo la pandemia.

«In cda abbiamo discusso di studiare la creazione di una società Ansaldo Energia per le rinnovabili e gli accumuli energetici. Ci siamo impegnati a portare in uno dei prossimi consigli la creazione della società, che ci dovrà trainare nel campo della transizione ecologica. Nel 2021 vogliamo giocare un ruolo di primo piano anche nelle rinnovabili».

L'ARTICOLO / PAGINA 13



Benucci
 Gruppo Immobiliare
 Compravendite
 Locazioni Perizie
 Via Pisacane, 98r
 16129 Genova
 Tel. 010/581967

Benucci
 Gruppo Agenzie
 dal 1969
 Pratiche Automobilitiche
 Nautiche - Amministrative
 Assicurazioni tutti i rami
 FILIALE: GE-Centro
 FILIALE: GE-Sampierdarena
 FILIALE: GE-Campi

Benucci
 Gruppo Immobiliare
 Compravendite
 Locazioni Perizie
 Via Pisacane, 98r
 16129 Genova
 Tel. 010/581967

Benucci
 Gruppo Agenzie
 dal 1969
 Pratiche Automobilitiche
 Nautiche - Amministrative
 Assicurazioni tutti i rami
 FILIALE: GE-Centro
 FILIALE: GE-Sampierdarena
 FILIALE: GE-Campi





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

La ristampa Superbonus 110%: da oggi con il Sole torna la guida completa



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

Rapporti Nordest Lavoro, ecco i nuovi mestieri per il made in Italy

— Il dorso regionale domani nelle edicole di Veneto, Trentino Alto-Adige e Friuli Venezia-Giulia



FTSE MIB 23925,96 +0,46% | SPREAD BUND 10Y 99,20 +0,10 | €/S 1,1892 -0,02% | BRENT DTD 66,55 -0,76% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Patto governo-sindacati per la nuova Pa

LA CONCERTAZIONE

Accordo sul lavoro pubblico Draghi: primo passo, settore centrale per il Recovery

Da domani si tratta sul contratto: pronti 6,7 miliardi e aumenti medi di 107 euro

Edizione chiusa in redazione alle 22

Arriva il "Patto per l'innovazione del lavoro pubblico e la coesione sociale" firmato da Draghi e Brunetta con i segretari di Cgil, Cisl e Uil. «L'accordo» per Draghi «è il primo passo, resta molto da fare». La pandemia e il Recovery plan «richiedono nuove professionalità e forme di lavoro che richiedono investimenti e nuove regole». Brunetta ha convocato per domani i sindacati su riforma e rinnovi contrattuali. Sul tavolo 6,7 miliardi di 107 euro medi di aumento al mese.

L'ANALISI

UNA SCELTA RESPONSABILE, ORA LA DIFFICILE FASE NEGOZIALE

di **Marcello Clarich** — a pag. 2

I PUNTI CENTRALI DELL'INTESA

CONTRATTI

Riapre la stagione dei rinnovi, valorizzare le intese decentrate

LAVORO AGILE

Servizi migliori: lo smart working deve favorire la produttività

RIVALORIZZAZIONE

Formazione come attività lavorativa. Priorità alle competenze digitali

— servizi alle pagine 2-3

Il piano vaccini riparte da anziani, malati e disabili Poi i lavoratori in azienda

LA LOTTA AL COVID

L'obiettivo è bloccare la babele regionale e dare strategie omogenee

Confindustria ha avviato la mappatura dei siti idonei Nuova stretta con Dd da lunedì

Stop alla babele delle vaccinazioni regionali e al "furbetti" del vaccino. Da ora in poi si andrà avanti con le vaccinazioni per fasce d'età e di chi è più a rischio: anziani, pazienti con patologie gravi e disabili gravi. Ma si ragiona, questa una delle possibili

La novità del nuovo piano vaccini, alla terza riscrittura, sull'ipotesi di cominciare a vaccinare già nella «fase due» gli over 40 che lavorano in presenza nelle aziende. Confindustria ha avviato la mappatura dei siti idonei alla somministrazione. L'obiettivo è rendere omogenee tra le Regioni le strategie di immunizzazione. Cercando di superare la babele segnata da forti ritardi a livello territoriale, come quelli della Lombardia agli ultimi posti per dosi somministrate (il 76%) e alle prese con il pasticcio delle prenotazioni saltate degli over 80.

Il Governo prepara poi la nuova stretta: arriverà domani con decreto legge e partirà da lunedì.

Bartoloni, Flammarino, Picchio — a pag. 6

DA FEBBRAIO

L'Europa ha esportato 34 milioni di dosi (10 verso Usa e Uk) Sale lo scontro con Londra

Beda Romano — a pag. 6

STUDIO LUISS-OPEN ECONOMICS SULL'IMPATTO DEL SUPERBONUS



Effetto positivo sui conti pubblici. Merito dei gettiti aggiuntivi di Iva e Ires indotti dal Superbonus nel lungo periodo

Con il 110% anche lo Stato ci guadagna

Giorgio Santilli — a pag. 5

Serie A, dai fondi stop all'offerta senza un accordo sui diritti tv

CALCIO E MEDIA

I fondi di private equity congelano l'offerta per la media company dei diritti tv della Serie A. Il tutto in attesa che arrivi l'accordo sulla scelta del broadcaster. Sky o Dazn, che dovrà trasmettere le partite della massima serie per i prossimi anni. Una scelta sulla quale i club appaiono ancora divisi. **Biondi, Festa** — a pag. 15

RISIKO DELLE BORSE

Lse, le nozze con Refinitiv aprono buco da 1 miliardo

Filippetti — a pag. 17

INCENTIVI

Banda ultralarga, voucher fermi a Bruxelles

Biondi e Fortna — a pag. 9

VIA IN USA AL PACCHETTO DA 1.900 MILIARDI

IL PIANO BIDEN RIDA RISORSE AI PIU' COLPITI DAL COVID

di **Giorgio Barba Navaretti**

Il piano di stimolo di Joe Biden da 1,9 trilioni di dollari approvato definitivamente ieri dalla Camera dei rappresentanti americana è certo immenso. E si aggiunge ad altri 3,2 trilioni delle misure varate l'anno scorso, in tutto 25%

del Pil degli Stati Uniti. Ma la sua importanza, già recepita nelle revisioni al rialzo delle proiezioni sulla crescita mondiale, appena riasciutate dall'Osce, non è solo quantitativa, è soprattutto qualitativa.

— Continua a pagina 22

PANORAMA

POLITICA ECONOMICA

Scuola: 1,1 miliardi per l'edilizia Famiglia: sbloccato l'assegno unico

Arrivano 1 miliardo e 25 milioni per interventi di manutenzione straordinaria, messa in sicurezza e riqualificazione energetica delle scuole secondarie: il ministro dell'Istruzione Bianchi ha firmato il decreto che attribuisce le risorse - un finanziamento tra i più corposi degli ultimi anni - direttamente a Province e Città metropolitane. Intanto con il via libera all'unanimità della Commissione Lavoro del Senato al Ddl delega riparte l'iter per l'assegno unico ai figli under 21, riforma voluta dal precedente governo nel quadro del Family Act, la cui entrata in vigore è stata annunciata per luglio 2021.

— a pagina 8

MADE IN ITALY

OPPORTUNITÀ PER LE IMPRESE IN UNA RUSSIA CHE VEDE LA RIPRESA

di **Antonio Fallico** — a pagina 21

CENTROSINISTRA

Pd, la maggioranza blindata Letta: verso il sì al mandato

Enrico Letta si prende ancora qualche ora per sciogliere la riserva e accettare la proposta dei maggiori del Pd di prendere le redini di un partito sotto choc dopo le dimissioni di Nicola Zingaretti e di portarlo alla scadenza naturale del mandato congressuale, nel 2023.

— a pagina 8

FORMULA UNO

Ferrari alza il velo sulla SF21 e lavora già all'auto del 2022



Ferrari ha svelato la SF21 (foto), la monoposto che correrà il prossimo campionato del mondo di Formula 1 e che avrà il compito di far dimenticare le deludenti prestazioni della passata stagione. SF21 sarà una vettura di transizione. Ferrari già lavora, in parallelo, ai progetti per il 2022.

— a pagina 10

VOTO IN GERMANIA

Cdu al test della Renania e del Baden-Württemberg

Dal voto di domenica in Baden Württemberg e in Renania Palatinato, due Länder chiave per quanto riguarda l'orientamento dell'elettorato tedesco, sono attese indicazioni anche sulle possibilità del leader della Cdu, Armin Laschet, di candidarsi alla cancelleria.

— a pagina 23

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

Nuove tecnologie per gli obiettivi sociali e ambientali

Alessia Maccaferri — a pag. 31

MECALUX
I magazzini automatici che incrementano la vostra produttività

☎ 02 98836601 | 🌐 mecalux.it



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 11 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 69 - € 1,20
San Costantino

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 + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

IL PREMIER RINVIÀ LA STRETTA ANTI-COVID

Draghi frena i virologi. Per ora

Gli esperti del Cts chiedono zona rossa nei weekend e chiusura dei ristoranti

Ma il governo prende tempo per analizzare gli ultimi dati e posticipa il nuovo decreto

La maggioranza resta divisa Il sottosegretario Sileri protesta «Controlli più utili dei divieti»

Il Tempo di Osho

Al business di Achille Lauro ci pensa la mamma



Giacobino a pagina 8

DI FRANCESCO STORAGE

No, lo scherzo di scipparci il weekend col provvedimento della vigilia stavolta non ce lo faranno. E forse, ma fino all'ultimo bisognerà aspettare per sapere se sarà così, si ricomincia con un percorso normativo ordinato: decreti legge al posto (...)

Segue a pagina 3

La campagna di Palazzo Chigi Finalmente ecco i vaccini Ora il piano può decollare

Mineo a pagina 5

Famiglia reale senza pace

Meghan spacca i media inglesi ma gli italiani non ci cascano

DI FOSCA BINCHER

Ha colpito dove voleva, Meghan Markle con la sua intervista a Oprah Winfrey dove ha fatto la comparsa anche il marito, l'ex principe Harry. E non ha scatenato solo il panico a Buckingham Palace, dove ci si preparava da giorni (...)

Segue a pagina 8

Cerimonia in Campidoglio La Raggi consegna a Ciro Immobile la Scarpa d'Oro 2019



Rocca a pagina 29

Allarme nel Lazio: meno della metà dei dottori di base disponibile a inoculare le dosi I medici non vogliono somministrare i sieri

Boom di guadagni per la Lego Il lockdown fa volare la vendita di mattoncini

Mariani a pagina 9

... Adesso la Regione Lazio punta ad «arruolare» anche le farmacie e le cliniche nella campagna vaccinale dopo il mezzo flop con i medici di famiglia. Finora, infatti, soltanto meno della metà dei 4.216 camici bianchi ha accettato di somministrare i vaccini anti-Coronavirus: il 47%.

Sbraga a pagina 14

Le baby gang colpivano in centro Genitori e zii sfruttatori dei giovani ladri rom

Parboni a pagina 21



Sarà su Twitter il primo atto del redivo Enrico Letta: "Matteo (R), stai sereno"



Alleati di sempre protagonisti del futuro.

cislmedici.org
cislmedici@cisl.it

Il diario

di Maurizio Costanzo



Pensavo che non si sarebbe arrivati a questi numeri, eppure leggo che quattro donne su dieci ammettono di aver tradito il marito o il partner. Con il 65% che afferma di annoiarsi a letto con il compagno, anche se l'89% afferma di provare amore per lui. Le due cose chiaramente non collimano, ma non è il caso di approfondire. C'è da aggiungere che in tempo di Covid forse la monotonia, il lockdown, lo star chiusi in casa, può aver creato queste stanchezze e astensioni. Qualche studioso benevolo ha affermato che in verità la tenerezza ha sostituito la passione. Fateci caso: troviamo sempre il modo di giustificare una carenza.

Giovedì 11 Marzo 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 58 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

€2,00



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Agevolati anche edifici ristrutturati con parziale demolizione

Poggiani a pag. 26

DIRETTIVA DAC 8

Criptovalute, l'Europa vuole lo scambio di informazioni

Rizzi a pag. 27

SU WWW.ITALIAOGLIT

Pa. - Il patto per innovazione del lavoro pubblico e coesione sociale

Superbonus - Le risposte su mancata agibilità e ristrutturazioni con demolizione

Patti parasociali - La sentenza su donazione quote

10 ONLINE

Guerra al Covid: Biden stanziava 1.900 mld di \$ e trova alleati anti-Cina, l'Ue resta alla politica degli annunci

Tino Oldani a pag. 7

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il manuale del SUPERBONUS

Disponibile anche sul sito www.classabbonamenti.com

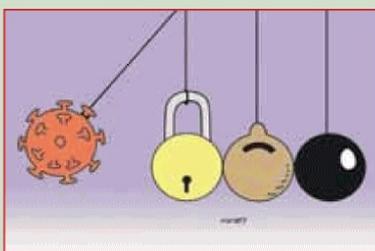
Fisco, in arrivo nuove proroghe

Verso un'altra sospensione del calendario fiscale, a causa di sovrapposizioni di adempimenti e pagamenti che rischiano di mettere in difficoltà le imprese

Cresce il pressing su una proroga dei versamenti e delle scadenze del prossimo 16 marzo. Il tema è sul tavolo dei tecnici chiamati ad assemblare il decreto legge Sostegni. La nuova sospensione è l'orientamento che sta prevalendo in uno scenario di sovrapposizione di adempimenti e pagamenti che rischiano di minare i già precari equilibri di operatori colpiti dalla crisi economica e dalla pandemia.

Bartelli a pag. 24

Le sindache del Pd verso l'assemblea: amareggiate, deluse ma combattive



Dopo le dimissioni di Nicola Zingaretti e l'attuale, acuta crisi del partito, toccherà a una donna gestire l'assemblea del prossimo week-end che dovrà decidere le future sorti del partito. È Valentina Cuppi che si è ritrovata presidente, oltre che sindaco di Marzabotto e si è quindi dovuta trasferire a Roma, in Largo del Nazareno, a presiedere il partito. Dice: «Le aree politiche e culturali diverse sono diventate correnti in lotta per il potere. Il Pd va rifondato con una discussione profonda». Ma chi sono le sindache Pd? E che pensano dell'imbarazzante cul de sac in cui s'è cacciato il loro partito?

Valentini a pag. 5

DIRITTO & ROVESCOIO

Ho la sensazione, supportata da più di un fatto, che la selezione dei docenti universitari in Italia sia spesso condizionata da interessi di parte. Per far chiarezza è stato però solennemente assicurato che «nell'attuale Vpr (Valutazione della qualità della ricerca) si utilizzeranno 600 docenti universitari o ricercatori Epr suddivisi in 17 Ocs». Non solo. «Classica Gev può decidere se valutare le pubblicazioni attraverso la peer review "pure" o la peer per view "informata" (supportata dall'utilizzo di indicatori citazionali)». Ma non basta: «In questo ambito dell'An, l'Anur propone al Mur cosiddetti "valori soglia" nei diversi settori concorsuali (peraltro invariati rispetto alla precedente An)». Non ho elementi adeguati per tirare delle conclusioni. Ma la mia sensazione è che le cose andranno avanti come prima. Mi auguro di sbagliare. Ovviamente.

HA CONTRO I SONDAGGI

L'ex ministro Gualtieri bocciato come candidato sindaco di Roma

Antonellis a pag. 4

GigaNetwork™ 5G

“La mia rete non la batte nessuno.”

Paola, 26 anni, cliente Vodafone.

I nostri clienti parlano per noi: siamo la **Rete mobile dati numero 1 in Italia.**

Ready? vodafone

PUNTEGGIO MEDIO DEI TEST EFFETTUATI per tutte le tecnologie mobili (da 2G a 5G)

VODAFONE	67 332
TIM	61 882
WINDTRE	60 469
ILIAD	56 874

Verificato da **OpenSignal**

Vodafone è la migliore Rete dati d'Italia secondo il report pubblicato dalla società indipendente nPer il 26 gennaio 2021. I risultati si basano su 484.836 test effettuati tra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 2020 sulle reti mobili in Italia. Il report e la descrizione della metodologia sono disponibili su nPer.com/italy/2020/mobile/rady

Con «Le nuove regole per sindaci e revisori» a € 8,90 in più; Con «Tair 2021» a € 9,00 in più; Con «Il dizionario dei bilanci 2021» a € 6,00 in più; Con «Il manuale del superbonus» a € 6,00 in più



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 11 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Refezione scolastica, stop ai prodotti locali

La Corte suprema boccia legge toscana sulle mense a km zero

Ciardi nel Fascicolo Regionale



Pistoia

Frecciarossa Maxi contratto per Hitachi

Servizio nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

A Pasqua lockdown come a Natale

Il no di Lega, FI e M5s blocca il partito della chiusura immediata. Domani la decisione sui fine settimana, stretta in vigore da lunedì Vaccini, cambia il piano: fatti gli over 80 parte la campagna a tappeto. La guida: i consigli dei medici per le cure a casa

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Il Pd è obbligato a scegliere

Non è più tempo di partiti supermarket

Pierfrancesco De Robertis

Enrico Letta è personaggio politico di primo piano, probabilmente il più preparato di cui il Pd dispone. Esperienze, cultura politica, relazioni. Sarebbe forse l'unico in grado di mettere d'accordo un partito ancora scosso dal frettoloso addio di Zingaretti. La nomina di un segretario se pur di valore ma figlio di un accordo tra capicorrente rischia però di non risolvere i guai del Pd, e sarebbe solo il frutto di un unanimità di facciata: quelli che adesso invocano Letta sono in larga parte gli stessi che gli voltarono le spalle per schierarsi con Renzi. I problemi del Pd adesso sono l'incertezza sulla linea politica dopo quanto accaduto (Conte, Draghi, la pandemia) e sulla propria collocazione storica.

Continua a pagina 2

INTERVISTA / PARLA MARIA ELENA BOSCHI, DI NUOVO PERSEGUITATA «DONNE, SO CHE A VOLTE È DIFFICILE. MA BISOGNA DENUNCIARE SEMPRE»

Maria Elena Boschi, 40 anni, più volte vittima di molestatori

IO E GLI STALKER

Caroppo a pagina 13

DALLE CITTÀ

Firenze

«Nessun vaccino va buttato»: parla medico in trincea

Ulivelli in Cronaca

Firenze

Scoppio del Carro La tradizione torna senza pubblico

Moschella e Mugnaini in Cronaca

Firenze

Lo sport italiano contro il ricorso che vuol bloccare il Viola Park

Plastina in Cronaca



Milano, la cantante nei panni di Patrizia Reggiani

Ciak, la storia maledetta Lady Gaga è lady Gucci

Moroni a pagina 15



Presentata la Rossa per la prossima stagione di F1

Ferrari, voglia di riscatto In pista la nuova SF21

Turrini nel QS

PROVA CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico

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

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

A. MENARINI



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 59

Giovedì 11 marzo 2021

In Italia € 1,50

LA BATTAGLIA CONTRO IL VIRUS

Pasqua chiusi in casa

Verso il lockdown per 30 milioni di persone, zona rossa per tutti nel weekend festivo. Regioni gialle, più rigore. Partirà anche il piano di vaccinazioni. Si procede per fasce di età, via libera alle somministrazioni in azienda

Siglato il patto tra Palazzo Chigi e sindacati per rinnovare la Pa

di Amato, Bocci, Ciriaco, Gallione, Lopapa, Mania, Visetti e Ziniti • da pagina 2 a pagina 9

Il commento

La montagna della burocrazia

di Sergio Rizzo

Nel Paese della burocrazia non l'aspetti un presidente del Consiglio che affronta i sindacati del pubblico impiego per andare dritto al nocciolo del problema. Nessuno prima di lui. Ma il nuovo inquilino di Palazzo Chigi Mario Draghi non poteva certo smentire sé stesso. **• a pagina 26**

Letta verso la segreteria

Come svegliare il Pd sonnambulo

di Stefano Cappellini

C'è un solo leader del Partito democratico, tra i pochi in attività e i molti esuli, che da neosegretario potrebbe lavorare alla svolta necessaria ma senza strappi e traumi: si chiama Enrico Letta. Per questo sono andati a cercarlo in tanti in questi giorni. **• a pagina 26**

Iservizi • alle pagine 12 e 13



I nodi della transizione green

Ilva, ultimatum di Arcelor Mittal "Il governo ci dia i 400 milioni"

di Marco Patucchi • a pagina 23

Gli emissari di Putin

Le offerte d'oro dei russi per Sputnik

di Rosalba Castelletti
Giuliano Foschini
e Fabio Tonacci

Si, i russi mi hanno chiesto di produrre lo Sputnik V». Chi parla è un industriale che lavora nella biomedicina. Nel suo laboratorio ci sono macchinari per vaccini basati su adenovirus. **• a pagina 7**

L'analisi

L'ultima arma del potere

di Paolo Garimberti

I vaccini sono il nuovo strumento del soft power, il potere di influenzare i cuori e le menti dei popoli e allargare la rete delle alleanze politiche. Il caso dell'Adienne di Monza, che dovrebbe produrre il russo Sputnik, è l'ultimo esempio di questa spregiudicata diplomazia. **• a pagina 27**

Mappamondi

Così la Brexit apre porti franchi dentro l'Europa

di Federico Varese

Il Regno Unito dopo la Brexit si trasformerà in una Singapore sul Tamigi? Oggi abbiamo la risposta definitiva. Il 3 marzo il governo di Boris Johnson ha rivelato i nomi di otto zone economiche speciali (dette anche porti franchi), dove le merci possono transitare senza troppi controlli, dove si può costruire, produrre e riesportare con un regime fiscale di favore e senza oneri doganali. Nasceranno così aree offshore in competizione diretta con Dubai e Singapore. **• a pagina 18**

E se i due marò fossero davvero innocenti?

di Luigi Manconi

La rappresentazione politica e mediatica della vicenda detta "dei due marò" è gravemente fallace. Già a partire dalla definizione dell'attività svolta da Massimiliano Latorre e Salvatore Girone. Che non sono affatto due marò, bensì due fuocieri della Marina militare italiana. In ragione del loro mestiere sui due è calata sin dal primo momento un'atmosfera, diciamo così, "di destra". **• a pagina 19**

PROVA CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM

Bioritmo3 Multivitaminico

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

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

A. MENARINI

Domani sul Venerdì

La P2 di 40 anni fa e le logge che resistono

LOGGIA CONTINUA

Formula 1

Amaranto, corallo e una punta di verde la Ferrari guarda al passato e al futuro

di Alessandra Retico • alle pagine 34 e 35

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

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

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

con Divina Commedia €14,40 NZ



Ferrari Con il doppio rosso, ecco la SF21
"E' la nostra storia a proiettarci nel futuro"

STEFANO MANCINI - PP. 28-29



Juve Dietro il flop in Champions
un biennio di strategie sbagliate

BARILLA, D'ORSI E ODDENINO - PP. 26-27



LA STAMPA

GIOVEDÌ 11 MARZO 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 69 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

SMARTWORKING NEL CONTRATTO

Dipendenti pubblici più 107 euro al mese Cingolani: 80 miliardi per la svolta verde

PAOLO MASTROLILLI
LUCA MONTICELLI

Una pubblica amministrazione moderna che sia il motore della ripresa. Assunzioni, rinnovo del contratto, smart working. Sono i pilastri del "Patto per l'innovazione del lavoro e la coesione sociale" che il governo ha firmato con i sindacati. A Palazzo Chigi, Draghi, insieme a Brunetta, ha ricevuto Landini, Sbarra e Bombardieri, segretari generali di Cgil, Cisl e Uil. - P. 6 SERVIZI - PP. 6-9

L'INTERVISTA

Landini al premier "Vogliamo un assunto per ogni pensionato"



Mario Draghi e Maurizio Landini

PAOLO GRISERI

Per rinascere dalla pandemia politica, soprattutto a sinistra, «deve rimettere al centro il lavoro e i lavoratori. Credere che il mercato potesse risolvere tutti i problemi è stato un grave errore». Maurizio Landini lascia Palazzo Chigi con in tasca un accordo sui pubblici dipendenti che sblocca una situazione ferma dal 2019. L'inizio di un rapporto con il governo Draghi che dovrà affrontare nei prossimi giorni altri spinosi capitoli come il dossier Alitalia e lo scontro di Taranto sul futuro dell'Iva e dei suoi dipendenti. CONTINUA A PAGINA 7

IERI 22 MILA CONTAGI E 332 MORTI. VACCINI, SI CAMBIA: TOCCA AI SETTANTENNI, GLI UNDER 55 DOVRANNO ASPETTARE LUGLIO

Decreto Draghi, l'Italia si fa rossa

Chiusure anticipate in molte Regioni. Rianimazioni piene, interventi rinviati: in Piemonte ricoveri sospesi

LE DISUGUAGLIANZE

SE IL BENESSERE NON È DISTRIBUITO

CHIARA SARACENO

Un benessere sempre meno equamente distribuito e perciò a rischio di sostenibilità. Questa potrebbe essere la conclusione che si trae dal Rapporto Istat sul "Benessere equo e sostenibile" (Bes) per il 2020. - P. 21

BLANGIARDO: LA CRISI CI ACCORCIA LA VITA

FRANCESCO GRIGNETTI

C'era un'Italia che lentamente migliorava le sue condizioni, ma la pandemia l'ha ricacciata indietro di dieci anni se non di più. L'ultimo rapporto Istat sul Benessere equo e solidale è zeppo di cattive notizie. - P. 9

ALESSANDRO BARBERA
PAOLO RUSSO

Da lunedì mezza Italia finisce in zona rossa e le Regioni si blindano. È atteso per domani il decreto legge del governo che prevede la stretta con 250 casi su 100 mila abitanti. Sul fronte vaccini, si cambia: avanti con i settantenni mentre gli under 55 dovranno aspettare luglio. Rianimazioni piene e interventi rinviati in Piemonte che è costretto a sospendere i ricoveri "no Covid". SERVIZI - PP. 2-5

LA GEOPOLITICA

LA SFIDA NASCOSTA NEL MEDITERRANEO

LUCCIO CARACCIOLIO

Noi italiani siamo stati abituati a credere che il Bel Paese abbia solo una frontiera terrestre. L'alpina. Corona montuosa che ci separa da Francia, Svizzera, Austria e Slovenia - e insieme ci congiunge al resto d'Europa. Circa 1.200 chilometri. L'idea che il nostro spazio sia delimitato soprattutto dal mare ci è aliena. Eppure le coste italiane, naturali e artificiali, corrono per circa 8.300 chilometri. Siamo quasi un'isola. Penisola, appunto. CONTINUA A PAGINA 21



LE SPINE DELLA CORONA

Harry e Meghan, i simboli tristi di una Royal Family disfunzionale

BILLEMOTT



Il principe Harry e Meghan Markle

Se siete rimasti molto colpiti dall'intervista rilasciata dal principe Harry e dalla moglie, dovrete ricordare quello che ha scritto Leo Tolstoj in "Anna Karenina". - P. 21

LE PASSIONI DEL COMMISSARIO

Quel bacio ingiusto di Montalbano che ci ha fatto saltare sul divano

ELENA STANCANELLI



Luca Zingaretti e Greta Scarano

Prima di tutto non dovevano baciarsi in quel modo. Siamo tutti saltati sul divano guardando "Il medico Catalanotti", l'ultima puntata di Montalbano. - P. 12

IL CASO

NAPOLI, I MURALES E LA BABY GOMORRA

VIOLA ARDONE

È scoppiata a Napoli la guerra dei murales. Tra le tante emergenze della città, ci mancava questa: la criminalità si è data alle arti figurative. Non si tratta di un fatto inedito: quello di celebrare i cari estinti con ritratti ed edicole votive nei vicoli è usanza antica, legata a una religiosità arcaica e affine a forme di paganesimo ancestrali. La novità è che, con sempre maggiore frequenza, i volti dei morti di criminalità diventano protagonisti di dipinti che dalla sera al mattino spuntano sui muri della città, per le strade, in mezzo ai vicoli. - P. 12



È IN EDICOLA

UNA GIORNATA INTERA NEL NOSTRO CORPO

IL CORPO UMANO H24

NOBIS ASSICURAZIONI

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



BUONGIORNO

Qualche giorno fa sono usciti i dati annuali dell'Istat sulla povertà, e abbiamo appreso che gli italiani in povertà assoluta sono 5,6 milioni (compresi gli immigrati, quasi uno su tre, meritevoli del titolo di italiani solamente nelle statistiche). Colpa del Covid, naturalmente, ma anche del liberalismo o del liberismo (variante accettata per rimarcare lo sdegno: liberismo). La miopia di cui soffro mi ha impedito nei 51 anni di vita fin qui concessimi di vedere un solo liberale o liberista alla guida del governo, ho visto democristiani, socialisti, postcomunisti, imprenditori sedicenti liberali, tecnici, avvocati del popolo, ma sarà appunto mio. Per stabilire se una famiglia è stretta nella povertà assoluta, bisogna che denoti almeno quattro dei seguenti sintomi: mancanza di un pasto con carne o pesce ogni due

L'albero degli zoccoli

MATTIA FELTRI

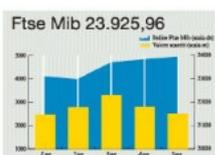
giorni, di più di un paio di scarpe per la stagione fredda e di un paio per la stagione calda, di tv a colori, di almeno una settimana di villeggiatura l'anno, facilità a scaldare la casa, e siamo a cinque sintomi su dieci e mi fermo poiché noi li accusavamo tutti. Dico noi, la famiglia di quando ero bambino, anni Settanta, Bassa bergamasca (presente l'Albero degli zoccoli? Ecco, quella roba lì, però con l'auto e la tv in bianco e nero). Ma non eravamo poveri né tantomeno poveri assoluti: erano tutti come noi, che il mare l'abbiamo visto da grandi, ma ce la spassavamo lo stesso. Trovo molto consolante che la normalità di ieri sia la povertà assoluta di oggi, evidentemente di passi in avanti ne abbiamo compiuti e non pochi. Forse merito anche di quel tanto di mercato intravisto qua e là.

SANTI AGOSTINO

OGGI GIORNATA DI VALUTAZIONI GRATUITE di OROLOGI

Telefona per un appuntamento
Tel. +39 011 437 77 70
Orario continuato 10-18
Casa d'Aste-Corso Tassoni 56, Torino





BORSA **+0,46%** 1€ = \$1,1892

BORSE ESTERE	Euro/Nasdaq	7,7433 ▼
Dow Jones	32,344 ▲	
Nasdaq	15,122 ▲	
S&P 500	3,916 ▲	
Frankfort	14,542 ▲	
Zurigo	10,610 ▲	
Londra	6,726 ▼	
Parigi	6,881 ▼	
VALUTE		
Euro-Dollaro	0,8558 ▼	
Euro-Yen	126,12 ▼	
Euro-Franch.	1,1068 ▼	
Euro-Nasdaq	7,7433 ▼	
Euro-Dollaro	146,74 ▲	
Euro-Yen	171,28 ▲	
Euro-Franch.	23,850 ▲	

Sui diritti tv ora i fondi chiedono alla Serie A una risposta entro Pasqua

Intanto il titolo della Juventus cede l'8% dopo l'uscita dalla Champions League. Il progetto Ronaldo ormai è fallito?

Bertolino a pagina 19



Bertelli: i conti dimostrano che Prada è resiliente

La griffe archivia il 2020 con ricavi per 2,4 mld grazie ad Asia e online

Ferraro in MF Fashion

Anno XXXIII n. 046

Giovedì 11 Marzo 2021

€2,00 *Classificatori*



Copyright Magazine for Fashion s.r.l. - ISSN n. 1120/3582 - € 3,00 - Doc MF - Magazine for Living s.r.l. - ISSN n. 1120/3582 - € 3,00

LA GUERRA SPORCA AL COVID

La Ue fa i vaccini. Per gli altri

Dall'Unione Europea sono state **esportate** ben 34 milioni di dosi di **farmaci** anti-virus. **Belgio, Olanda e Germania** le più attive verso l'estero. **Beneficiari:** Usa, Uk e Canada. **E Draghi**, che ha bloccato le fiale, adesso deve affrontare il nodo dei **siti** per vaccinare

L'INFLAZIONE USA RASSICURA: DOW JONES RECORD. A MILANO VOLANO TIM E LEONARDO

<p>DIAGNOSTICA</p> <p><i>I laboratori della brianzola Bianalisi nel mirino di Investindustrial</i></p> 	<p>EQUITA MONITOR</p> <p><i>La raccolta dei Pir è pronta a ripartire</i></p>	<p>INTERVISTA</p> <p><i>Il ministro D'Incà: il Recovery rimane cruciale e su McKinsey polemiche sterili</i></p> 
--	---	---

SIMEST sostiene il Made in Italy nel mondo.
 Affianchiamo le imprese italiane lungo tutto il percorso di crescita internazionale con finanziamenti agevolati. Contribuiamo all'export e investimenti nel capitale. Lo facciamo con risorse proprie e grazie ai fondi che gestiamo in convenzione con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.



Il Piccolo

Trieste

i piani del manager Leonardo Massa

Le navi Msc ripartono nella bolla anti-virus «Presto torneremo a fare scalo a Trieste»

Così funzionano i rigidi protocolli di sicurezza a bordo. Allo studio viaggi in Adriatico in attesa che riapra la Grecia

ROBERTA PAOLINI

genova«Era una macchina che correva a 100 all'ora. Oggi tutta l'industria si è fermata con danni incredibili. Noi siamo ripartiti ad agosto con una nave sola ma siamo pronti anche con le altre 17. Nel 2019 nel mondo avevano viaggiato sulle navi da crociera 30 milioni di persone e da marzo 2020 è tutto fermo. Le perdite sono enormi, quindi. Naturalmente noi stiamo andando avanti e continueremo a farlo».

Leonardo Massa, managing director di Msc Crociere che ci parla da Msc Grandiosa, la prima nave al mondo a ripartire ed oggi un modello unico cui guardano anche altri comparti del turismo.

Lo fa con la speranza di tornare a navigare per maggio in Adriatico riportando le navi anche nei porti di Trieste e Venezia.

Avete vinto finora una specie di sfida impossibile riaccendendo i motori delle crociere.

«Siamo ripartiti il 16 agosto, primi al mondo, con una sola nave e grazie all'attivazione di un protocollo di sicurezza che ha consentito alla compagnia di ospitare da allora ad oggi oltre 40 mila passeggeri. Attualmente a bordo della nostra nave Msc Grandiosa, che raggiunge alcune località del Mediterraneo con partenze settimanali, ci sono quasi 2000 passeggeri, principalmente italiani, su una capienza complessiva di 6400 passeggeri. Ci siamo riusciti grazie a questo protocollo, che sta diventando nell'industria dell'hospitality un vero benchmark, un modello per poter gestire anche in fase di pandemia flussi di persone importanti».

Che possibilità ci sono che riparta anche l'Adriatico?

«Comincio rispondendo del perché siamo ripartiti dal Tirreno. Questo è un mare già abituato alla presenza delle nostre navi 365 giorni all'anno. In termini dimensionali i porti hanno già le infrastrutture per accogliere le navi più grandi, che chiaramente attivano maggiori economie di scala. Siamo ripartiti da Genova perché è il nostro home port principale e lo abbiamo fatto appunto con Msc Grandiosa, stiamo studiando anche gli itinerari in Adriatico la cui ripartenza è legata anche all'apertura dei porti in altri Stati. Come per esempio Croazia, Slovenia e soprattutto Grecia. Nessuno ha una sfera di cristallo per dire quando, ma io spero che già a maggio ci possa essere l'operatività anche in Adriatico».

Hanno dato disponibilità dalla Croazia.

«Stanno arrivando segnali da diversi porti. Noi abbiamo appena annunciato che Msc Seaside tornerà a navigare il Primo maggio sempre nel Mediterraneo con crociere settimanali in partenza da Genova e nuovi scali a Siracusa e Taranto».

Trieste e Venezia quando ripartiranno?

«Abbiamo già vagliato diverse ipotesi per questi itinerari, ma la ripartenza dipende anche dall'apertura dei porti in Grecia, speriamo che con l'estate sia possibile tornare a navigare anche in Adriatico».



Stiamo già scaldando i motori e speriamo di poter dare delle conferme già nelle prossime settimane».

Quante persone viaggiano sulle navi Msc in un anno normale.

«A bordo nel 2019 sono salite mediamente 3 milioni di persone».

Quindi i 40 mila finora ospitati sono una goccia nel mare.

«Sì lo è, ma noi lo stiamo facendo con grande perseveranza perché questo è il modo migliore per dimostrare



Il Piccolo

Trieste

che il turismo è possibile anche in queste condizioni.

Con protocolli che garantiscono equipaggio, ospiti e le comunità che visitiamo».

Avete avuto dei casi dalla ripartenza delle crociere?

«Pochi, ma questo protocollo prevede anche la gestione sicura del singolo caso. Noi già stiamo viaggiando con una capienza ridotta attorno al 50%. E poi grazie a un sofisticato sistema di tracciamento a bordo, tramite un braccialetto smart, siamo in grado di risalire a tutte le persone venute in contatto con il positivo, e di creare aree e percorsi sterili mettendo in sicurezza anche tutti i suoi contatti, predisponendo lo sbarco in collaborazione con le Asl locali per fornire la massima assistenza».

Perché siete ripartiti dall' Italia?

«Perché l' Italia è il nostro paese di origine e il nostro principale mercato ma anche perché abbiamo trovato nel Governo il supporto necessario. Infine perché a livello di attrattività per gli ospiti l' Italia non ha paragoni al mondo. Non esiste un posto come il nostro Paese in grado di aprire a una gamma così ricca di esperienze».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

authority di sistema mare adriatico

Auto elettriche in porto: al via piano da 6,7 milioni per investimenti green

trieste Ammonta a 6,7 milioni di euro la quota di investimenti in progetti Ue previsti dall' **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale** nel settore green per il biennio 2021-22.

E nell' ambito delle nuove azioni sostenibili è stata inaugurata la prima auto elettrica della società in house Porto di Trieste Servizi. Il veicolo si aggiunge alle due auto ibride che a oggi fanno parte del parco macchine dell' Authority. Con «questa nuova politica sostenibile associamo alla classica attività **portuale**, servizi svolti con mezzi green e sostenibili - afferma il presidente dell' Authority, Zeno D' Agostino - avevamo già iniziato a investire sul settore con i nostri veicoli ibridi e ora, attraverso la nostra società di servizi, passiamo totalmente all' elettrico.

Nei prossimi mesi metteremo in atto ulteriori azioni green, grazie a finanziamenti europei e regionali, per sostituire tutti i nostri veicoli tradizionali con mezzi elettrici e relative colonnine di ricarica».

Nei prossimi due anni i progetti Clean Berth (Interreg Italia-Slovenia) e Susport (Interreg Italia-Croazia) - spiega l' Authority - permetteranno rispettivamente l' installazione di una colonnina di ricarica per veicoli elettrici e l' acquisto di una o più auto elettriche, oltre alla sostituzione dell' illuminazione delle aree pubbliche con tecnologia a led e la progettazione del **sistema** di cold ironing al Molo VII. Con il progetto Noemix (Horizon2020), guidato dalla Regione Fvg, l' **Autorità** sostituirà anche il parco auto con veicoli elettrici e installerà ulteriori sette colonnine di ricarica.

Con i progetti TalkNet sarà invece possibile progettare il **sistema** di cold ironing rispettivamente per il Molo VI, il Molo Bersaglieri (crociere), il Molo V, la Piattaforma Logistica e il porto di Monfalcone.

The image shows a newspaper page with the following content:

- Section Header:** ECONOMIA
- Main Article Title:** Le navi Msc ripartono nella bolla anti-virus «Presto torneremo a fare scalo a Trieste»
- Image:** A large cruise ship sailing on the sea.
- Text:** Cosa fare domani: ogni protocollo di sicurezza a bordo. Alle state viaggi in Adriatico (in attesa che apra la Grecia).
- Other Article Title:** Auto elettriche in porto: al via piano da 6,7 milioni per investimenti green
- Table:** A table with financial data, including columns for 'MILIAIA', 'MILIAIA', 'MILIAIA', and 'MILIAIA'.

Porto di Trieste Servizi inaugura la prima auto elettrica

Trieste Siamo molto orgogliosi di questa nuova politica sostenibile grazie alla quale associamo alla classica attività portuale, servizi svolti con mezzi green e sostenibili ha commentato il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, Zedo D'Agostino una svolta totalmente in linea con la sensibilità del nuovo ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. Avevamo già iniziato a investire sul settore con i nostri veicoli ibridi e ora, attraverso la nostra società di servizi, passiamo totalmente all'elettrico. Ci riempie di soddisfazione annunciare che nei prossimi mesi metteremo in atto ulteriori azioni green, grazie a finanziamenti europei e regionali, per sostituire tutti i nostri veicoli tradizionali con mezzi elettrici e relative colonnine di ricarica. L'Autorità di Sistema Portuale ha inaugurato la prima auto elettrica della società in house, Porto di Trieste Servizi. Il nuovo veicolo elettrico si aggiunge alle due auto ibride che ad oggi fanno parte del parco macchine dell'Autorità di Sistema Portuale. Una svolta green, possibile grazie a finanziamenti UE e regionali, con iniziative che vanno dall'acquisto di auto elettriche e installazione di colonnine di ricarica, alla progettazione del cold ironing per i moli e le banchine. Nel biennio 2021-2022, la quota di investimenti in progetti UE previsti dall'Authority giuliana nel settore green corrisponde a 6,7 milioni di euro. Nei prossimi due anni, infatti, i progetti CLEAN BERTH (Interreg Italia-Slovenia) e SUSPORT (Interreg Italia-Croazia) permetteranno rispettivamente l'installazione di una colonnina di ricarica per veicoli elettrici e l'acquisto di una o più auto elettriche, oltre alla sostituzione dell'illuminazione delle aree pubbliche con tecnologia a LED e la progettazione del sistema di cold ironing al Molo VII. Grazie al progetto NOEMIX (Horizon2020), guidato dalla Regione FVG, l'Autorità di Sistema sostituirà anche l'intero parco auto con veicoli elettrici e installerà ulteriori sette colonnine di ricarica. Con i progetti TalkNET (Interreg Central Europe), METRO (Interreg Italia-Croazia) e EALING (CEF) sarà invece possibile progettare il sistema di cold ironing rispettivamente per il Molo VI, il Molo Bersaglieri (crociere), il Molo V, la Piattaforma Logistica e la banchina del porto di Monfalcone.



Trieste: inaugurata la prima auto elettrica della società in house, Porto di Trieste Servizi

(FERPRESS) - Trieste, 10 MAR - Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino ha inaugurato la prima auto elettrica della società in house, Porto di Trieste Servizi. Il nuovo veicolo elettrico si aggiunge alle due auto ibride che ad oggi fanno parte del parco macchine dell' **Autorità** di **Sistema Portuale**. L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



Il Nautilus

Trieste

INAUGURATA LA PRIMA AUTO ELETTRICA DI PORTO TRIESTE SERVIZI

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sempre più green con i progetti finanziati da Unione Europea e Regione

Redazione

Trieste - Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino ha inaugurato la prima auto elettrica della società in house, Porto di Trieste Servizi. Il nuovo veicolo elettrico si aggiunge alle due auto ibride che ad oggi fanno parte del parco macchine dell' **Autorità di Sistema Portuale**. Una svolta green, possibile grazie a finanziamenti UE e regionali, con iniziative che vanno dall' acquisto di auto elettriche e installazione di colonnine di ricarica, alla progettazione del cold ironing per i moli e le banchine. Nel biennio 2021-2022, la quota di investimenti in progetti UE previsti dall' Authority giuliana nel settore green corrisponde a 6,7 milioni di euro. 'Siamo molto orgogliosi di questa nuova politica sostenibile grazie alla quale associamo alla classica attività **portuale**, servizi svolti con mezzi green e sostenibili - commenta Zeno D' Agostino - una svolta totalmente in linea con la sensibilità del nuovo ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. Avevamo già iniziato a investire sul settore con i nostri veicoli ibridi e ora, attraverso la nostra società di servizi, passiamo totalmente all' elettrico. Ci riempie di soddisfazione annunciare che nei prossimi mesi metteremo in atto ulteriori azioni green, grazie a finanziamenti europei e regionali, per sostituire tutti i nostri veicoli tradizionali con mezzi elettrici e relative colonnine di ricarica'. Nei prossimi due anni, infatti, i progetti CLEAN BERTH (Interreg Italia-Slovenia) e SUSPORT (Interreg Italia-Croazia) permetteranno rispettivamente l' installazione di una colonnina di ricarica per veicoli elettrici e l' acquisto di una o più auto elettriche, oltre alla sostituzione dell' illuminazione delle aree pubbliche con tecnologia a LED e la progettazione del **sistema** di cold ironing al Molo VII. Grazie al progetto NOEMIX (Horizon2020), guidato dalla Regione FVG, l' **Autorità di Sistema** sostituirà anche l' intero parco auto con veicoli elettrici e installerà ulteriori sette colonnine di ricarica. Con i progetti TalkNET (Interreg Central Europe), METRO (Interreg Italia-Croazia) e EALING (CEF) sarà invece possibile progettare il **sistema** di cold ironing rispettivamente per il Molo VI, il Molo Bersaglieri (crociere), il Molo V, la Piattaforma Logistica e la banchina del porto di Monfalcone.



Prima auto elettrica al porto di Trieste

Redazione

TRIESTE Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino ha inaugurato la prima auto elettrica della società in house, Porto di Trieste Servizi. Il nuovo veicolo elettrico si aggiunge alle due auto ibride che ad oggi fanno parte del parco macchine dell'Autorità di Sistema portuale. Una svolta green, possibile grazie a finanziamenti UE e regionali, con iniziative che vanno dall'acquisto di auto elettriche e installazione di colonnine di ricarica, alla progettazione del cold ironing per i moli e le banchine. Nel biennio 2021-2022, la quota di investimenti in progetti UE previsti dall'Authority giuliana nel settore green corrisponde a 6,7 milioni di euro. Siamo molto orgogliosi di questa nuova politica sostenibile grazie alla quale associamo alla classica attività portuale, servizi svolti con mezzi green e sostenibili commenta Zeno D'Agostino una svolta totalmente in linea con la sensibilità del nuovo ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. Avevamo già iniziato a investire sul settore con i nostri veicoli ibridi e ora, attraverso la nostra società di servizi, passiamo totalmente all'elettrico. Ci riempie di soddisfazione annunciare che nei prossimi mesi metteremo in atto ulteriori azioni green, grazie a finanziamenti europei e regionali, per sostituire tutti i nostri veicoli tradizionali con mezzi elettrici e relative colonnine di ricarica. Nei prossimi due anni, infatti, i progetti CLEAN BERTH (Interreg Italia-Slovenia) e SUSPORT (Interreg Italia-Croazia) permetteranno rispettivamente l'installazione di una colonnina di ricarica per veicoli elettrici e l'acquisto di una o più auto elettriche, oltre alla sostituzione dell'illuminazione delle aree pubbliche con tecnologia a LED e la progettazione del sistema di cold ironing al Molo VII. Grazie al progetto NOEMIX (Horizon2020), guidato dalla Regione FVG, l'Autorità di Sistema sostituirà anche l'intero parco auto con veicoli elettrici e installerà ulteriori sette colonnine di ricarica. Con i progetti TalkNET (Interreg Central Europe), METRO (Interreg Italia-Croazia) e EALING (CEF) sarà invece possibile progettare il sistema di cold ironing rispettivamente per il Molo VI, il Molo Bersaglieri (crociere), il Molo V, la Piattaforma Logistica e la banchina del porto di Monfalcone. Link al video commento di Zeno D'Agostino: <https://youtu.be/uxSWjLS4ffs>



Il Piccolo

Trieste

Semerani: «È difficile rilanciare Porto vecchio senza gli architetti»

L' intervista al decano dei professionisti triestini: «Manca un ragionamento su come combinare vincoli e necessarie trasformazioni. E si è perso del tempo»

GIOVANNI TOMASIN

«Realizzare un' idea urbanistica richiede professionalità, lavoro di gruppo e soprattutto esperienza». L' architetto Luciano Semerani, un volto internazionale di Trieste, risponde al sindaco Roberto Dipiazza, che nei giorni scorsi aveva reagito alle sue critiche su **Porto** vecchio dicendo «uno mi dà del bottegaio e poi dietro a piazza Unità costruisce un archivio cartaceo?».

Professore, come risponde al sindaco?

«La scelta di localizzare un archivio ed una sala di lettura in prossimità degli Uffici Comunali non è mia ma del Comune, ed è maturata nel quadro del recupero, con finanziamento del Ministero dei Beni Culturali, di alcuni contenitori di pubblica proprietà caduti in rovina. Il Comune ha affidato a Gigetta Tamaro il progetto e io non c' entro assolutamente, né per la localizzazione né per l' opera, che considero di altissima qualità. Il disprezzo per "l' archivistica cartacea" da mettere in periferia può averlo solo chi non ha mai fatto studi e ricerche che necessitano di una documentazione storica accessibile quotidianamente».

Lei ha criticato il Comune per **Porto** vecchio.

«Penso che manchi all' oggi, anche per uno solo dei tanti edifici, l' individuazione di tecniche di intervento che mostrino, nel caso specifico di questo tipo di costruzioni portuali, la compatibilità tra il vincolo conservativo e le necessarie radicali trasformazioni edilizie ed urbane. Questo non significa che il recupero non sia possibile ma il molto tempo trascorso dalla sdemanializzazione ad oggi senza sperimentare delle alternative e senza scegliere dei progetti e dei progettisti non consente l' ottimismo».

Ma questi professionisti sono indispensabili?

«Chi non ha mai avuto un mestiere pensa che l' esperienza professionale sia sostituibile col buon senso e che il ruolo catalizzatore che gli atelier di Renzo Piano, Massimiliano Fuksas, Zaha Hadid, Frank O.

Gehry, Tadao Ando, Daniel Liebeskind hanno avuto, nella realizzazione di grandi trasformazioni urbane a Genova, a Milano, a Londra eccetera, la città di Trieste non può permetterselo per questioni di bilancio. Pure tecnici a portata di mano sono stati ignorati».

Ad esempio?

«L' architetto Casamonti che ha rimesso in vita il Magazzino Vini poteva benissimo essere richiamato visto il successo del suo lavoro e non è una "star"».

Come organizzarsi dunque?

«La realizzazione di un' idea urbanistica richiede professionalità, lavoro di gruppo, e soprattutto esperienza. L' organizzazione non differisce molto da quella che i Centri Studi hanno nel mondo della finanza o in quello industriale. La recente vicenda fallimentare dell' ampliamento dell' Ospedale di Cattinara, ha ben mostrato come spesso i programmi di sviluppo dell' Università e della Sanità siano stati affrontati senza una base tecnica di conoscenze



aggiornate, in altre parole senza alcun programma degno di tal nome».



Il Piccolo

Trieste

Trieste può rilanciarsi?

«La saggezza delle scelte urbanistiche del lontano passato ha fatto sì che Trieste può presentarsi ancora col singolare volto di una città-porto neoclassica. Ma altro non viene offerto al viaggiatore se non l'architettura del passato e a volte una buona ristorazione».

In che senso?

«Piccoli e forse troppi i festival cinematografici, solo di scala comunale gli incontri culturali d'élite. Invece, anche nell'ottica di una regione storicamente e linguisticamente divisa, c'è un incoraggiamento clientelare al dilettantismo, al nazionalismo, con la contemporanea cancellazione di istituzioni "imperiali" a suo tempo importanti come la Biblioteca Civica, Il Museo di Storia Naturale, l'Aquario. Niente mostre di qualità al Salone degli Incanti, niente spettacoli al Castello di San Giusto, la collezione de Enriquez parzialmente esposta in una sede inaccessibile, il Museo del Mare ed una serie infinita di piccole raccolte dilettantesche strettamente legate alla storia locale mai reinserite in un progetto culturale complessivo. I due Musei culturalmente attivi (Revoltella e Schmidt) ed i due Teatri (Verdi e Rossetti) non più in grado di svolgere un richiamo culturale di proporzioni nazionali».

Cosa servirebbe quindi?

«A Trieste manca quello che in ogni città europea di richiamo turistico c'è: una Fiera specializzata, una Sede Espositiva, un Centro Congressi ed un Teatro attrezzati con quelle risorse tecnologiche oggi disponibili e necessarie, disegnati con quella competenza che rende la costruzione un richiamo, ancor più del singolo evento. E non ultimo uno staff professionalmente formato ed un'idea-guida precisa».

Dove trovarlo?

«Non mancano le giovani e vecchie competenze, ma valgono a Trieste più che altrove due vecchi adagi: "Nemo profeta in patria" e "Non disturbare il manovratore"».

Insomma, vede tutto nero?

«Tra i politici, tanto al governo nazionale quanto in quello regionale, alcune voci responsabili si sono recentemente alzate, proprio avanzando l'esigenza di una programmazione per il futuro di Trieste, ormai sempre più indifferibile dopo la crisi della pandemia.

È un buon segno. È un impegno che, spero, ci riguarderà tutti».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti: Trieste; 6,7 mln euro per progetti Green

Inaugurata prima auto elettrica società in house

(ANSA) - TRIESTE, 10 MAR - Ammonta a 6,7 milioni di euro la quota di investimenti in progetti Ue previsti dall' **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale** nel settore Green per il biennio 2021-22. E nell' ambito delle nuove azioni sostenibili è stata inaugurata la prima auto elettrica della società in house Porto di Trieste Servizi. Il veicolo si aggiunge alle due auto ibride che a oggi fanno parte del parco macchine dell' Authority. Con "questa nuova politica sostenibile associamo alla classica attività **portuale**, servizi svolti con mezzi green e sostenibili - afferma il presidente dell' Authority, Zeno D' Agostino - avevamo già iniziato a investire sul settore con i nostri veicoli ibridi e ora, attraverso la nostra società di servizi, passiamo totalmente all' elettrico. Nei prossimi mesi metteremo in atto ulteriori azioni green, grazie a finanziamenti europei e regionali, per sostituire tutti i nostri veicoli tradizionali con mezzi elettrici e relative colonnine di ricarica". Nei prossimi due anni i progetti Clean Berth (Interreg Italia-Slovenia) e Susport (Interreg Italia-Croazia) - spiega l' Authority - permetteranno rispettivamente l' installazione di una colonnina di ricarica per veicoli elettrici e l' acquisto di una o più auto elettriche, oltre alla sostituzione dell' illuminazione delle aree pubbliche con tecnologia a led e la progettazione del **sistema** di cold ironing al Molo VII. Con il progetto Noemix (Horizon2020), guidato dalla Regione Fvg, l' **Autorità** sostituirà anche il parco auto con veicoli elettrici e installerà ulteriori sette colonnine di ricarica. Con i progetti TalkNet (Interreg Central Europe), Metro (Interreg Italia-Croazia) e Ealing (Cef) sarà invece possibile progettare il **sistema** di cold ironing rispettivamente per il Molo VI, il Molo Bersaglieri (crociere), il Molo V, la Piattaforma Logistica e la banchina del porto di Monfalcone. (ANSA).



Shipping Italy

Trieste

D'Agostino: In Italia non può esserci politica della logistica senza politica industriale

Intervenendo nella seconda giornata della serie di convegni in streaming organizzati nell'ambito dell'evento Shipping Forwarding & Logistics meet Industry, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, ha detto chiaramente che l'Italia senza una chiara politica industriale difficilmente può sperare di avere una strategia logistica. Durante la sessione intitolata Chi controlla la logistica italiana e perché dovrebbe interessare all'industria (e alla politica), il numero uno della port authority giuliana (nonché vertice di Ram) ha detto che l'economia ormai si basa sulla dimensione e che la logistica può essere obiettivo o strumento delle tue azioni. Serve però anche la statura politica di chi si occupa della materia. Per poter competere a livello internazionale nella logistica serve una certa dimensione a livello economico ma anche istituzionale. In Italia, ha sottolineato però D'Agostino, le politiche industriali non ci sono, di conseguenza non possono esserci nemmeno politiche della logistica. Serve creare una politica industriale per la logistica e oggi c'è la possibilità di farlo. Cosa che, come ricordato dal prof. Sergio Bologna nel suo intervento, in Olanda e in Belgio è stata fatta 30 anni fa. D'Agostino ha poi concluso il suo discorso con un suo cavallo di battaglia, vale a dire non concepire il porto solo come un hub trasportistico ma come l'anello di una catena più ampia di cui fanno parte anche produzione, occupazione e altre modalità di trasporto (oltre a quella marittima) e di servizi logistici. Secondo i numeri presentati in apertura dell'evento convegnistico Shipping Forwarding & Logistics meet Industry, la logistica nel nostro Paese vede quasi 100 mila imprese attive, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019 ed è un settore che vale il 9% del pil nazionale.



Maxi multa ai «No Navi» «Ci aiutino a pagarla le star di Hollywood»

Conto da 20mila euro, Cacciari: due settimane per trovare i soldi

VENEZIA Quella volta Tilda Swinton, tra le mani il Leone d' Oro alla Carriera, disse dal palco della 77esima Mostra del Cinema: «È così bello vedere l' assenza delle navi da crociera». Swinton non è l' unica tra le star a essersi spesa sul tema ed è proprio a lei e agli altri divi che si rivolge il Comitato No Grandi Navi. Il motivo?

Quattordicimila euro da pagare entro 30 giorni per una manifestazione del 2017, senza contare le spese legali che fanno salire la cifra a 20mila euro.

Il costo salato di sette ingiunzioni arrivate dalla Capitaneria di porto a giovani membri del Comitato No Grandi Navi (l' azione contestata sembrerebbe il lancio di fumogeni tra le onde all' avvicinarsi di una nave) ha scosso il movimento, che ieri si è riunito con una quindicina di esponenti sotto la sede della Capitaneria alle Zattere, le forze dell' ordine schierate in pari numero. Da qui il lancio di una campagna di crowdfunding sulla piattaforma «Produzioni dal basso» e la chiamata a raccolta non solo dei cittadini, ma anche delle star attiviste. Come l' attrice britannica Emma Thompson, cittadina veneziana da

febbraio 2020, che si era schierata a favore dei No Navi l' estate scorsa: «Sto con i cittadini che protestano - aveva dichiarato sui social -, le grandi navi minacciano il fragile equilibrio della laguna». «Emma ci aveva anche regalato un suo disegno - ricorda Tommaso Cacciari, leader delle contestazioni No Grandi Navi -. Abbiamo fino a fine mese per raccogliere la cifra, in parallelo porteremo avanti ogni tipo di azione legale: in caso li utilizzeremo come fondo per le spese legali del comitato. Ci contestano un fatto di 4 anni fa, in un momento di massima crisi ed estrema difficoltà, e solo a chi aveva preso barche a noleggio». La stessa formulazione delle ingiunzioni non convince gli attivisti. «Su tutte e sette è stato copia-incollato che gli attivisti hanno procurato un danno a un' imbarcazione della polizia. Se così fosse, dov' è la denuncia penale? È pretestuoso. Abbiamo fatto "battaglie navali" e le rivendichiamo, quella del 2017 non lo è stata». Ci si appella a coloro che hanno già sostenuto il comitato, come il cantante Eugenio Finardi che si era esibito nel 2016 su un palco galleggiante durante la mobilitazione dei No Nav. E anche a chi si è schierato contro le grandi navi, da Adriano Celentano al regista Gabriele Muccino, che nel 2015 aveva lanciato una petizione su Change.org per lo stop dei giganti del mare a Venezia. Ieri sera il crowdfunding era già intorno a quota 1000 euro, ma il comitato ha attivato anche Paypal, banchetti per la città e aprirà la propria sede tutti i martedì, giovedì e il pomeriggio di sabato vicino a campo Santa Maria Formosa.

Proprio in quel campo i No Nav stanno organizzando per il 10 aprile un tavolo cittadino sul tema crociera. «Vorremmo riunire un centinaio di persone, tutte distanziate, con palco e maxischermo - spiega Cacciari -. Abbiamo già invitato da Tomaso Montanari a Luca Mercalli, poi il governo e il commissario **Cinzia Zincon** per il porto, oltre ai lavoratori» .



Maximulta ai No Navi dopo quattro anni Raccolta fondi per coprire le spese legali

L' APPELLO VENEZIA La sfida è quella di raccogliere circa 20 mila euro entro un mese. E il Comitato No Grandi Navi ha ufficialmente aperto ieri il crowdfunding, spiegando nella propria pagina Facebook che da qualche giorno la Capitaneria di Porto ha notificato 7 ingiunzioni di pagamento, per un totale di 14.000 euro, ad altrettanti giovani attivisti del Comitato.

«Ci sono 30 giorni di tempo per pagare, dopodiché partiranno i pignoramenti. A ciò si aggiungono spese legali pendenti per circa 6.000 euro. Abbiamo bisogno dell' aiuto di tutti per raccogliere questi fondi, da soli non potremo farcela».

Tutto è partito in relazione alla manifestazione del 24 settembre 2017, quando, nel corso di un pomeriggio scandito da interventi, dibattiti e musica su una chiatta ormeggiata alle Zattere, con l' obiettivo di sensibilizzare al divieto del transito dei grattacieli del mare in Canale della Giudecca, gli attivisti avevano ritardato la partenza di tre navi. I tre colossi erano stati costretti a rimanere per ore in Marittima, per uscire di sera. E il Comitato aveva scatenato i barchini in Canale della Giudecca, «senza alcun tipo di violenza» precisano gli attivisti, che ricordano come la maximulta arrivi a distanza di quattro anni e «in un momento di profonda crisi economica, in cui il lavoro scarseggia e le misure di contenimento dei contagi non permettono di mettere in campo iniziative di sostegno e autofinanziamento. Si è scelto di colpire la parte più giovane del comitato, quella più generosa e attiva, ma al contempo quella più precaria e finanziariamente fragile.

Una vendetta amministrativa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

lo stallo in laguna

Ma a Venezia niente grandi navi Ferme le alternative a San Marco

ALBERTO VITUCCI

VENEZIA Da troppo a niente. Da dieci navi in Marittima lo stesso giorno - un milione e 617 mila passeggeri nel 2019 - a zero. Il mondo delle crociere prova lentamente a ripartire.

Ma a Venezia navi non se ne vedono. Speranza fragile, messa a rischio dalla pandemia. L' esperimento della "bolla blu" sta dando qualche soddisfazione. Tampone a chi entra, controlli giornalieri, visite a terra solo con le guide della compagnia. Ma il grande circo è fermo. All' estero la gente non sale sulle navi, con l' eccezione forse della sola Israele, dove la campagna di vaccinazioni è molto avanti.

E nonostante gli annunci restano in laguna i problemi irrisolti. «Nessun segnale dal governo», allargano le braccia gli operatori portuali, «il traffico qui è bloccato, lavoro diminuito dell' 80%. Si dice che Msc dovrebbe fare arrivare una nave. Che Costa ripartirà forse da giugno.

Ma per ora prenotazioni non ce ne sono».

Un dramma per i lavoratori, che in qualche caso non vedono lo stipendio da più di un anno. Le ultime navi si erano viste nel febbraio del 2020.

Poi il blocco imposto dal virus. Qualche arrivo deviato a Trieste. Ormeggi della Marittima deserti. Le compagnie hanno scelto la "sosta" nei vicini porti di Trieste e Ravenna, anche a Civitavecchia e Genova per la manutenzione. A Venezia, nulla.

Adesso si spera nella "bolla blu". Se le navi torneranno nell' estate del 2021, arriveranno in Marittima. «Solo lì ci sono le strutture per i controlli di sicurezza e sanitari», dicono all' Autorità portuale.

Ma la questione delle alternative è bloccata. Per la seconda volta in tre anni, le decisioni del Comitato non sono state applicate. Non lo furono nel settembre 2017, con l' indicazione dell' allora ministro Delrio, sostenuta da Regione e Comune, di dirottare le grandi navi a Marghera, canale Industriale Nord sponda Nord.

E nemmeno il 21 dicembre scorso, quando nella riunione con Conte e De Micheli si era deciso che in attesa della soluzione definitiva "fuori dalla laguna" le navi avrebbero potuto ormeggiare nelle banchine dei terminalisti Vecon e Tiv, a Marghera.

Non si è fatto ancora nulla, e intanto è cambiato di nuovo il governo. Adesso il ministro è Enrico Giovannini, la parola d' ordine è la "sostenibilità", con il nuovo ministero della Transizione ecologica. Cosa succederà? Chiaro che adesso, in piena emergenza sanitaria, è difficile programmare alternative a operatività immediata. Forse sarebbe il caso di approfittare della "sosta" per programmare finalme

nte una soluzione strategica. Ma le idee sono diverse. Anche per accaparrarsi i fondi del Recovery Fund. Il Comune di Brugnaro ha chiesto 330 milioni per il nuovo terminal a Marghera. Il Pd e l' ex presidente del **Porto**, Paolo Costa, insistono perché sia finanziata la piattaforma off-shore, utilizzabile non solo per

i grandi mercantili ma anche per le navi da crociera. La società genovese Dufenco, insieme all' ex viceministro Cesare De Piccoli, propone invece il terminal al Lido, davanti all' isola artificiale del Mose. Progetto approvato d



alla commissione di Valutazione di Impatto ambientale. Che prevede nuove banchine a San Nicolò, collegamenti con la Marittima che resterebbe home port affidati a battelli ecologici. Stesso luogo individuato dal progetto delle strutture removibili di Stefano Boato e Maria Rosa Vittadini. C'è anche l'ipotesi di



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

spostare tutto a Santa Maria del Mare, utilizzando le strutture dove furono costruiti i cassoni del Mose. In mare, ma vicine alla spiaggia. Troppo lontane, però, dalla Marittima e dalle reti infrastrutturali di trasporto. Un groviglio rimasto tale da quasi dieci anni. Quando nel gennaio 2012 il naufragio della Costa Concordia al Giglio mise sotto gli occhi del mondo il rischio e la fragilità di Venezia. Il decreto Clini-Passera vietava il passaggio delle grandi navi in tutte le aree sensibili del Paese. Per Venezia l'eccezione, in attesa di alternative praticabili. Da allora solo ipotesi, battaglie, contrapposizioni. Nel frattempo l'acqua alta si è rifatta viva, con le misure record del 12 novembre 2019 e la serie nera del 2020. Tutti hanno capito che l'aumento del livello del mare e delle acque alte eccezionali potrebbe mettere a rischio una portualità dentro la laguna. Ma i progetti sono rimasti nel cassetto. Compresa la call internazionale per trovare una soluzione promessa dall'ex ministro De Micheli. Intanto a far crollare l'economia portuale ci ha pensato la pandemia. Timidi tentativi di ripartire. Ma il record di passeggeri visto nel 2019 è ancora molto lontano. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la raccolta fondi

Multa ai No Grandi Navi Il Comitato alla ricerca del sostegno delle star

V. M.

VENEZIA Da Emma Thompson a Tilda Swinton, passando per Leonardo Di Caprio ed Eugenio Finardi. Sono solo alcuni dei nomi ai quali è stata inviata ieri la notizia dell' inizio della campagna fondi per raccogliere 14 mila euro, il totale della multa arrivata a sette attivisti del Comitato No Grandi Navi per la manifestazione del 24 settembre 2017. Nomi che in passato hanno appoggiato il movimento. «Rivendichiamo le battaglie navali fatte negli anni come modalità per dire no alle grandi navi e ricordiamo che se nell' ultimo Comitatone si è deciso che devono stare fuori dalla laguna è anche grazie alla mobilitazione pubblica che abbiamo creato» ha detto il leader del movimento Tommaso Cacciari. «In quel caso non è proprio successo nulla e l' ingiunzione è un attacco come il fatto che la scadenza per pagare è il 30 marzo». I versamenti possono essere fatti o con Pay Pall, sul sito Produzionidalbasso e sui social del movimento.

Intanto prosegue la battaglia contro le grandi navi con un' iniziativa prevista per il 10 di aprile. Si tratta di un incontro pubblico che si terrà in Campo Santa

Maria Formosa con il distanziamento previsto. «Facciamo quello che il Comune non ha mai fatto» ha detto il portavoce «Faremo il punto con la città dello stato dei fatti». Saranno invitati non solo le associazioni ambientaliste, ma anche la commissaria del Porto **Cinzia Zincone** e il ministro alle Infrastrutture Enrico Giovannini e altre istituzioni.

«In quell' occasione potremmo riprendere e ricominciare un discorso e un ragionamento che bisogna affrontare e che noi come Comitato non abbandoniamo, la questione delle grandi navi» anticipa Tommaso Cacciari «Faremo il punto e chiederemo alle istituzioni di intervenire». Sono passati quasi dieci anni dalla nascita del Comitato che si ufficializzò subito dopo la tragedia della Costa Concordia, avvenuta il 12 gennaio 2012. Da quel giorno negli anni si sono susseguite moltissimi manifestazioni, raccolte firme e proteste per tutelare la laguna.

--V. M.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Proroga per lo sgombero dei rimorchiatori

Le imbarcazioni restano sul canale Brentella. L' Autorità portuale sta provvedendo ad una integrazione dell' istruttoria

G.FAV.

L' **Autorità portuale** prende tempo e proroga di 30 giorni l' ordine di sgombero dal canale Brentella delle imbarcazioni all' ormeggio, degli uffici e dell' officina galleggianti della Panfido rimorchiatori riuniti di Venezia.

I sindacati dei lavoratori tirano così un sospiro di sollievo e sperano in una decisione che confermi la vecchia autorizzazione rilasciata proprio dall' **Autorità portuale** nel 2005 per l' utilizzo del canale Brentella, ed eviti la procedura di riduzione di rimorchiatori e dei loro equipaggi che, invece, comporterebbe lo sgombero. L' ordine è arrivato lo scorso 27 dicembre alla Panfido e prevedeva 20 giorni di tempo per redigere il piano di trasferimento dei rimorchiatori e delle chiatte galleggianti. Ora i 30 giorni di proroga sono stati concessi per dare modo all' ente **portuale** di «provvedere ad una integrazione istruttoria a termine di legge». Sulla legittimità dell' utilizzo di un' area Demaniale **portuale**, come il canale Brentella, è in corso anche un' inchiesta della magistratura, ancora coperta dal segreto istruttorio, che ipotizza vari reati a carico della Panfido rimorchiatori, tra i quali anche quello di abusivismo che riguarderebbe il pontone galleggiante in quanto da considerare come edificio in area Demaniale privo della necessaria autorizzazione.

Un' accusa, contro la quale il presidente della società, Davide Calderan, figlio del defunto Giovanni Calderan, l' italo-venezuelano che nel 1994 ha rilevato e rilanciato la Panfido, ha presentato subito ricorso al Tar del Veneto. La società che gestisce il servizio di rimorchio delle navi commerciali e passeggeri che entrano ed escono dalla laguna, ha annunciato ai sindacati che la chiusura del cantiere di manutenzione, riduzione dei rimorchiatori (dai 21 in dotazione oggi a 13) e degli equipaggi per un totale di circa 30 degli 80 dipendenti della società.

Nell' incontro tenutosi in Prefettura la scorsa settimana, il segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale**, Martino Conticelli, aveva accolto l' allarme delle rappresentanze sindacali, confermando la «piena disponibilità» dell' ente **portuale** ad incontrare i rappresentanti della Panfido «per pervenire ad una soluzione che consenta di tutelare i beni demaniali da un lato, intervenendo dove sono state riscontrate difformità o situazioni non a norma e l' operatività **portuale** e i livelli occupazionali connessi alle attività di rimorchio nei Porti di Venezia e Chioggia dall' altro lato».

--g.fav.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

scalo lagunare secondo in Italia per import ed export merci

Import ed export "tirano" Le industrie preferiscono ancora il porto di Venezia

GIANNI FAVARATO

Malgrado i pescaggi limitati dei canali e il maggior tempo necessario per entrata ed uscita dalla laguna delle navi commerciali - a cominciare da quelle che trasportano merci su container - il **porto** commerciale di **Venezia** è secondo, solo a quello di Genova, nelle preferenze delle industrie del Nord Italia per la movimentazione marittima di materie prime e prodotti.

L'edizione 2021 del Report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" assegna al **porto** di **Venezia** il secondo posto (sia per esportazioni che importazioni di merci), dopo quello di Genova e prima di La Spezia, nelle preferenze dalle imprese manifatturiere di Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna che, insieme, realizzano il 53% dell'interscambio italiano con l'estero.

La conferma del ruolo importante che gioca il **porto** di **Venezia** per le attività industriali viene dalla terza analisi dedicata all'efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l'import e l'export di merci containerizzate, realizzata dal Gruppo Contship Italia, in partnership con Srm - Studi e Ricerche (Gruppo Intesa Sanpaolo) ha preso in esame i risultati delle 400 interviste a dirigenti di imprese manifatturiere che esportano ed importano via mare, tramite container. Il **porto** di Genova rafforza il suo primato come **porto** più utilizzato in export, ma cresce quello di **Venezia**, preferito anche a quello di Trieste, mentre scende in terza posizione il **porto** di 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.

Per quanto riguarda le esportazioni delle industrie, l'85% delle imprese intervistate dichiara di utilizzare il **porto** di Genova, il 33% **Venezia** e il 17% La Spezia. 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 La Spezia (16%).

Le imprese dell'Emilia Romagna, a loro volta, hanno così indicato gli scali prediletti per l'export: Genova (93%), **Venezia** (46%), Ravenna (22%) e La Spezia (18%). Per le importazioni il **porto** di Genova è sempre al primo posto (88%), seguita da **Venezia** (26%) e La Spezia (12%) scali preferenziali per l'arrivo delle merci in container verso il Nord Italia.

Per le importazioni di merci verso il territorio Veneto, Genova è ancora prima (79%) e **Venezia** è diventata seconda (46%), surclassando Trieste (15%).

L'analisi di Contship e Srm rivela, infine, che sta crescendo il numero di imprese manifatturiere del Nord Italia che tratta volumi elevati di merce su container sia per le esportazioni che le importazioni.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

monitoraggio dell' autorità portuale

Campagna di analisi alle vasche che filtrano le acque piovane

G.FAV.

L' **Autorità portuale** ha disposto un servizio di prelievo quadrimestrale di tre campioni di acqua reflua e analisi alle acque reflue di fognatura da impianti di filtrazione (vasche di pioggia) al Molo A, Molo B e Molo Sali del Porto Commerciale di Marghera che recapitano nella rete consortile di Veritas spa.

L' attività prevede l' intervento, da parte di tecnici specializzati, per il prelievo quadrimestrale di tre campioni di acqua reflua da parte di due tecnici specializzati. Gli impianti sotto analisi sono 7, suddivisi tra Marghera (5 impianti), via delle Macchine, via Banchina dell' Azoto e 2 impianti a Fusina, uno in via della Geologia e uno in via della Meccanica. L' intervento di prelievo delle acque avverrà da pozzetti (rispettivamente posti uno a monte e uno a valle impianto), su due punti della vasca per verificare la capacità di filtraggio degli inquinanti atmosferici riportati al suolo dalla pioggia.

L' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale** (per i porti di Venezia e Chioggia) continua così a monitorare la qualità delle acque per successive valutazioni delle performance di trattamento degli impianti di raccolta delle acque meteoriche. L' attività prevede l' intervento, da parte di tecnici specializzati, per il prelievo semestrale (due interventi su 7 impianti) di 13 campioni di acqua reflua meteorica.

I punti dai quali dovranno essere prelevati i campioni di acqua reflua (acque nere) sono pozzetti fiscali di campionamento, utilizzati anche dal gestore del servizio, Veritas, per gli stessi campionamenti e verifiche.

Tutta questa attività di monitoraggio ambientale è stata affidata dall' ente **portuale** al laboratorio della società veneziana Chemi-lab - con sede in via Torino a Mestre - che ha presentato la miglior offerta tecnico economia.

, specializzata in analisi chimiche, fisiche e microbiologiche mirate alla definizione di situazioni ecologico-ambientali e di analisi delle acque potabili, di scarico, di falda, terreni, rifiuti, emissioni, ambienti di lavoro.



Venezia, via ai lavori per il Gnl

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. COSA SUCCEDE NEI PORTI ITALIANI

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, C' E' 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 Settanta 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 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, SI' 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 Adsp 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



The Medi Telegraph

Venezia

Bollettino ufficiale regionale. L' area sarà interessata da riqualificazione urbana, ma comprenderà anche lo sviluppo di attività portuali.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

attacca il m5s: «ennesima promessa non mantenuta»

Depositi di bitume, Comune beffato: cinque nuovi serbatoi

Palazzo Sisto si era detto contrario, ma il Governo ha dato l'ok Il vicesindaco Arecco: «Restiamo contrari, ci faremo sentire»

SILVIA CAMPESE

Savona Depositi Costieri, la società che ha i suoi impianti all' interno del **porto** di **Savona**, al Molo delle casse, si amplia con cinque nuovi serbatoi.

L' amministrazione comunale savonese, lo scorso giugno, aveva diffuso un comunicato in cui si diceva contraria e ribadiva «la non conformità di qualunque stoccaggio, o deposito, di prodotti petroliferi nel bacino portuale di **Savona**», ma si è vista ignorata e superata dalle decisioni del Mise, il ministero dello Sviluppo economico.

È di questi giorni il decreto congiunto di Mise e il Mit (ministero dei Trasporti) che dà il via libera a un ampliamento della struttura con cinque nuovi serbatoi, per una capienza di 870 metri cubi (si arriverà a un totale di 4.350 metri cubi) destinati al biodiesel.

Immediato l' attacco dei Cinque Stelle. «L' amministrazione continua a non mantenere le promesse - è il commento di Manuel Meles, capogruppo dei pentastellati in consiglio comunale - Con toni trionfalistici avevano assicurato il loro veto all' ampliamento. Peccato, però, che sia un diniego formale: il Ministero ha dato il suo ok». Intanto, dopo la commissione consiliare, si è tornato a parlare di bitume e del progetto del deposito, che aveva scatenato una durissima reazione dell' opinione pubblica nel 2015. A mancare, oggi, è la sigla dell' accordo tra Stato e Regione. «Il progetto non è mai tramontato - spiega Massimo Perboni, presidente di Bit, la società che ha presentato il progetto per il **porto** di **Savona**- L' area interessata è stata danneggiata da una forte mareggiata e il ripristino è l' atto fondamentale. Quando la zona sarà sistemata il progetto dovrebbe proseguire l' iter autorizzativo dal Mise». Sul caso interviene il vicesindaco, Massimo Arecco.

«Per quanto riguarda Depositi Costieri - dice- si tratta di una realtà già esistente e di depositi biodiesel, di derivazione agricola, quindi privi di qualsiasi pericolo o controindicazione. Per il deposito di bitume, non ci sono novità. L' amministrazione ha ribadito, e continua a farlo, la propria contrarietà e lo farà anche in sede di Vas, la Valutazione ambientale».



savona: non mancano critiche dall' opposizione

Biodiesel, via libera dal governo per potenziare i depositi in porto

L'ok ai lavori arriva dopo il parere favorevole di Regione e Comune Saranno ampliati 5 serbatoi che passeranno da 410 a 870 metri cubi

ELENA ROMANATO

Elena Romanato **Savona** Il ministero dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture e trasporti concede il via al potenziamento dei depositi costieri di biodiesel in **porto**, dopo il parere positivo di Comune e Regione. Con l' ampliamento si passerà da una capacità di 21mila a 26 mila metri cubi. La richiesta era stata presentata dalla società Depositi costieri **Savona** nel dicembre del 2019, in seguito alla mareggiata che aveva danneggiato alcuni dei serbatoi. La società, per la ricostruzione dei depositi distrutti dal mare ha chiesto un ampliamento per cinque serbatoi che passeranno da una capienza di 410 metri cubi a 870 metri cubi, per oltre 4mila metri cubi in più rispetto agli attuali. L' ok dei due ministeri è arrivato dopo un iter di approvazione da parte degli organi ed enti competenti, compresa la giunta Caprioglio che il 24 giugno dello scorso anno, in occasione della discussione sulla richiesta della Depositi costieri, aveva sottolineato di essere contraria allo stoccaggio o deposito di prodotti petroliferi al **porto**. Ma, anche se il biodiesel è ottenuto da prodotti vegetali o agricoli, è comunque un carburante, come dice lo stesso documento dei due ministeri che parla di «prodotti petroliferi derivati ed assimilati, compresi il gas di petrolio liquefatto e il biodisel».

L' autorizzazione all' ampliamento ha già sollevato le critiche dell' opposizione pochi giorni dopo la commissione consiliare in cui si è tornati a parlare dei depositi di bitume.

Un progetto nato addirittura undici anni fa, ma che rimane ancora aperto da parte della società proponente Bit.

«La richiesta della Depositi costieri è relativa a depositi già presenti in **porto** - spiega il vicesindaco Massimo Arecco -

Abbiamo chiesto con grande attenzione agli uffici. Ci hanno confermato che si tratta di un ampliamento di depositi già esistenti e destinati allo stoccaggio di prodotti di derivazione agricola. Il biodisel è un prodotto ricavato da vegetali e non petrolifero. Per ciò che riguarda il bitume, come amministrazione abbiamo ribadito il nostro no ai depositi di bitume in **porto**».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



Savona, il comune dice no al deposito di bitume. Meles (M5S): "Non potranno vietarlo ma ci si limiterebbe ad un solo dimensionamento"

Approvato il documento di pianificazione strategica dell' Autorità Portuale: critiche anche sulla gestione delle spiagge

Il comune dice no all' insediamento del deposito di bitume in porto, un progetto che era stato sospeso nel 2016. Il tema particolarmente sentito al centro della seconda commissione consiliare di ieri a Savona presieduta dal presidente Alfredo Remigio, dove è stato discusso e approvato il documento di programmazione strategica dell' **Autorità Portuale** di **sistema** propedeutico alla stesura del piano regolatore **portuale**. Le critiche più importanti dei membri di opposizione della commissione oltre al caso del deposito di bitume si sono concentrate sulla gestione delle spiagge e sulla tempistica ridotta per l' approvazione. Il vicesindaco e assessore all' urbanistica Massimo Arecco ha illustrato alcuni punti fondamentali nel documento per il comune con alcune aree da copianificare: il completamento dell' Aurelia Bis a ponente in direzione casello autostradale; il mantenimento della genericità delle funzioni negli Alti Fontali del porto; il piazzale a mare sotto il Priamar; località Margonara e Madonnetta; caselli autostradali; svincoli d' accesso. "Il fatto di non aver fatto altri passaggi non è stato assolutamente voluto, la gestione della progettazione non è di competenza dell' amministrazione comunale e la tempistica prevista dalla normativa è molto stretta circa i tempi di approvazione - ha spiegato il vicesindaco Massimo Arecco - il sindaco si era lamentata in maniera piuttosto forte con **Autorità Portuale**, questo documento costituisce l' asse fondante di quella che sarà la pianificazione futura **portuale** senza dimenticare le competenze del comune" ha specificato il vicesindaco Massimo Arecco. "Mi aspetterei più coraggio su scelte scelte - dice Manuel Meles, capogruppo del M5S - sulla questione del bitume dei derivati petroliferi, l' **Autorità Portuale** cerca di rimandarlo ad una fase di valutazione ambientale strategica ma giustamente il dirigente rileva che questa sia la fase in cui dare l' indirizzo per far sì che non sia ricompresa quell' attività nel piano di regolatore **portuale**. Il piano potrebbe prevederlo e quindi in sede di Vas ci si limiterebbe a fare solo una valutazione ambientale, se un certo dimensionamento sarebbe permesso o meno". "Si rimanda ad una pianificazione delle spiagge, ma non si risolve l' anomalia, l' indirizzo dovrebbe essere una revisione dei confini di **Autorità Portuale** in modo che il comune abbia una piena titolarità sulle spiagge non solo in ottica di pianificazione ma di utilizzo del demanio marittimo" prosegue Meles. "E' diventato il porto di Genova, questa è una conseguenza, fino a che non avremo una parte politica che non fa sentire la sua voce su un territorio che non è rappresentato adeguatamente - ha concluso Arecco - sul bitume più di questo non potevamo fare, è un intervento che non compete all' amministrazione comunale, abbiamo espresso comunque parere negativo. Non possiamo chiedere ad **Autorità Portuale** di farci dare in gestione le spiagge, tutte le aree demaniale marittime sono incluse nella loro circoscrizione territoriale".



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

personale operativo

Parte il corso di Assagenti e Capitaneria

Al via il corso dedicato al personale operativo delle agenzie marittime tenuto dalla Capitaneria di Porto di Genova. L' appuntamento formativo, fortemente voluto da Assagenti per i dipendenti delle proprie aziende associate e dalla Capitaneria di Porto, è stato inaugurato ieri dal comandante Alberto Battaglini e da Gian Enzo Duci, presidente della Commissione formazione dell' associazione di categoria degli agenti e mediatori marittimi. Il taglio didattico sarà pratico e operativo per migliorare la funzione pubblica esercitata dalla Capitaneria che si rifletterà in una maggiore efficienza delle pratiche quotidiane degli agenti.



Agenti marittimi, 95 iscritti al corso operativo della Capitaneria di Porto. Le lezioni partono oggi

Il corso è gratuito e si articola in 8 lezioni. Un percorso formativo estremamente concreto che fornisce tutte le informazioni utili alla realizzazione delle pratiche e a interfacciarsi con la Capitaneria

Un corso per personale operativo delle agenzie marittime, estremamente concreto, per fornire tutte le informazioni utili a comprendere le dinamiche quotidiane dei rapporti con la Capitaneria di **porto** di **Genova** e, soprattutto, a realizzare le pratiche necessarie e a gestirle in modo ottimale. Fortemente voluto da Assagenti, il corso, gratuito, tenuto dai sottufficiali della stessa Capitaneria di **porto** di **Genova**, prende il via oggi, al termine della presentazione virtuale a cura di Gian Enzo Duci, responsabile della formazione di Assagenti, e dell'ammiraglio Nicola Carlone, comandante del **porto** di **Genova**. Considerato l'alto numero di iscritti, 95 in totale, le otto lezioni si svolgeranno online. Il percorso formativo si articolerà in tre sezioni: pratiche legate all'armamento e alle spedizioni, quelle sulle merci pericolose e quelle legate alla tecnica, cioè alle operazioni della nave durante la sosta in **porto**. L'obiettivo è dare il maggior numero di informazioni possibili su tutti questi aspetti, specialmente a livello pratico, cercando di evidenziare anche eventuali discordanze, nell'ottica di migliorare il lavoro di tutti, renderlo più veloce ed efficiente. «È un piccolo esempio di quello che c'è bisogno nel nostro Paese spiega Gian Enzo Duci ossia cercare di rendere più efficace ed efficiente il lavoro anche con la formazione, con l'obiettivo di migliorare le dinamiche future, cercando magari di lavorare meno e meglio. Il corso si rivolge non tanto ai "beginner" del mestiere, quanto a chi ha già una certa esperienza e vuole migliorare». Una formazione che punta anche a fornire una base conoscitiva comune a tutti gli operatori: «Il settore marittimo è molto complesso spiega Duci In termini di esigenze, navi e carichi, ogni situazione è a sé. Di conseguenza anche le pratiche sono estremamente varie. Dobbiamo fare in modo che tutte le persone che si interfacciano con la Capitaneria di **Porto** sappiano gestire tutte le casistiche possibili». Prima di lasciare la parola ai docenti per la prima lezione, Duci tiene a sottolineare che «non esiste palcoscenico più elevato per svolgere questo corso. La Capitaneria di **Porto** di **Genova** fa da benchmark in Italia: qui si costruiscono le buone pratiche nazionali, con una competenza che un fiore all'occhiello del Paese». E ricorda infine: «L'attività che si svolge nel **porto** è centrale per il sistema economico generale della regione. Se non siamo efficienti qui, le merci passano da un'altra parte. E la nostra Capitaneria è stata in grado di gestire al meglio la situazione anche in questo anno di difficoltà, specie nel lockdown, durante il quale - tengo a ricordarlo - operatori ed equipaggi non si sono mai fermati».

Un corso per personale operativo delle agenzie marittime, estremamente concreto, per fornire tutte le informazioni utili a comprendere le dinamiche quotidiane dei rapporti con la Capitaneria di porto di Genova e, soprattutto, a realizzare le pratiche necessarie e a gestirle in modo ottimale.

Fortemente voluto da Assagenti, il corso, gratuito, tenuto dai sottufficiali della stessa Capitaneria di porto di Genova, prende il via oggi, al termine della presentazione virtuale a cura di Gian Enzo Duci, responsabile della formazione di Assagenti, e dell'ammiraglio Nicola Carlone, comandante del porto di Genova.

Considerato l'alto numero di iscritti, 95 in totale, le otto lezioni si svolgeranno online. Il percorso formativo si articolerà in tre sezioni: pratiche legate all'armamento e alle spedizioni, quelle sulle merci pericolose e quelle legate alla tecnica, cioè alle operazioni della nave durante la sosta in porto.

In partenza il primo corso per il personale operativo delle agenzie marittime a cura della Capitaneria di porto di Genova

(FERPRESS) **Genova**, 10 MAR E' in partenza il corso dedicato al personale operativo delle agenzie marittime tenuto dalla Capitaneria di **Porto di Genova**.

Il corso, fortemente voluto da Assagenti per i dipendenti della proprie aziende associate e dalla Capitaneria di **Porto** è stato inaugurato oggi dall'Ammiraglio Carlone e dal Dott. Duci, Presidente della Commissione Formazione della Associazione di categoria degli agenti e mediatori marittimi. Si tratta di una grande novità nel panorama delle attività formative genovesi dedicate al settore; il taglio didattico infatti sarà estremamente pratico e operativo nell'ottica di migliorare la funzione pubblica esercitata dalla Capitaneria che si rifletterà in una maggiore efficienza ed efficacia delle pratiche giornaliere eseguite dal personale delle agenzie marittime. Un obiettivo ambizioso quindi, che intende affrontare tutte le procedure attivate dagli agenti marittimi e dirette all'Autorità marittima, necessarie per autorizzare l'arrivo, la permanenza e la partenza delle navi mercantili nel **porto di Genova** nel pieno rispetto delle norme nazionali e internazionali vigenti. Per enfatizzare il taglio operativo del corso, le lezioni saranno affidate a tre dei sottoufficiali della Capitaneria di

porto tra i più esperti della materia e dei sistemi d'interfaccia con l'utenza. Gli otto incontri previsti saranno così condotti da Donato Castiglione, Stefano Antonelli ed Emilio Viviani che illustreranno le procedure di armamento/spedizione e della sezione tecnica seguendo, nello svolgimento del corso, l'evoluzione dei procedimenti amministrativi che interessano una ipotetica unità dalla previsione di accosto fino alla ripartenza. Il successo di questo primo corso, riservato esclusivamente alle aziende di Assagenti **Genova**, ma che si auspica poter essere replicato a livello nazionale, è testimoniato dall'iscrizione in pochi giorni di quasi 100 persone.



Genova, agenzie marittime: al via il primo corso per il personale operativo affidato alla Capitaneria di porto

Genova E' in partenza il corso dedicato al personale operativo della agenzie marittime tenuto dalla Capitaneria di porto di Genova. Il corso, fortemente voluto da Assagenti per i dipendenti della proprie aziende associate e dalla Capitaneria di porto, è stato inaugurato oggi dall'ammiraglio Nicola Carlone e da Gian Enzo Duci, presidente della Commissione Formazione (nella foto) della associazione di categoria degli agenti e mediatori marittimi. Si tratta di una grande novità nel panorama delle attività formative genovesi dedicate al settore; il taglio didattico infatti sarà estremamente pratico e operativo nell'ottica di migliorare la funzione pubblica esercitata dalla Capitaneria che si rifletterà in una maggiore efficienza ed efficacia delle pratiche giornaliere eseguite dal personale delle agenzie marittime. Un obiettivo ambizioso quindi, che intende affrontare tutte le procedure attivate dagli agenti marittimi e dirette all'Autorità marittima, necessarie per autorizzare l'arrivo, la permanenza e la partenza delle navi mercantili nel porto di Genova nel pieno rispetto delle norme nazionali e internazionali vigenti. Per enfatizzare il taglio operativo del corso, le lezioni saranno affidate a tre dei sottufficiali della Capitaneria di porto tra i più esperti della materia e dei sistemi d'interfaccia con l'utenza. Gli otto incontri previsti saranno così condotti da Donato Castigliero, Stefano Antonelli ed Emilio Viviani che illustreranno le procedure di armamento/spedizione e della sezione tecnica seguendo, nello svolgimento del corso, l'evoluzione dei procedimenti amministrativi che interessano una ipotetica unità dalla previsione di accosto fino alla ripartenza. Il successo di questo primo corso, riservato esclusivamente alle aziende di Assagenti Genova, ma che si auspica poter essere replicato a livello nazionale, è testimoniato dall'iscrizione in pochi giorni di quasi 100 persone



Shipping Italy

Genova, Voltri

Più efficienza nel porto di Genova grazie a un corso di Capitaneria e Assagenti

Genova Con l'obiettivo di far lavorare in maniera più rapida ed efficiente, e quindi rendere più competitivo, il porto di Genova, è stato avviato oggi il primo corso per il personale operativo delle agenzie marittime curato dalla locale Capitaneria di porto. Fortemente voluto anche da Assagenti per i dipendenti della proprie aziende associate, il corso è stato presentato da Gian Enzo Duci, presidente della Commissione formazione della Associazione di categoria degli agenti e mediatori marittimi, insieme ad Alberto Battaglini, Capo Reparto Tecnico-Amministrativo della capitaneria di Genova. Si tratta di una grande novità nel panorama delle attività formative genovesi dedicate al settore; il taglio didattico infatti sarà estremamente pratico e operativo nell'ottica di migliorare la funzione pubblica esercitata dalla Capitaneria che si rifletterà in una maggiore efficienza ed efficacia delle pratiche giornaliere eseguite dal personale delle agenzie marittime è stato spiegato. Il corso intende affrontare tutte le procedure attivate dagli agenti marittimi e dirette all'Autorità marittima, necessarie per autorizzare l'arrivo, la permanenza e la partenza delle navi mercantili nel porto di Genova nel pieno rispetto delle norme nazionali e internazionali vigenti. Tre saranno le macro aree oggetto di analisi e approfondimento: armamento e spedizione; merci pericolose; operazioni della nave durante la sosta in porto. In concreto le lezioni saranno affidate a tre dei sottoufficiali della Capitaneria di porto tra i più esperti della materia (Donato Castigliengo, Stefano Antonelli ed Emilio Viviani) e dei sistemi d'interfaccia con l'utenza, tra cui in particolare il Pmis (Port Management Information System). Durante gli otto incontri previsti saranno illustrate le procedure di armamento/spedizione e della sezione tecnica seguendo, nello svolgimento del corso, l'evoluzione dei procedimenti amministrativi che interessano una ipotetica unità dalla previsione di accosto fino alla ripartenza. Il successo di questo primo corso, riservato esclusivamente alle aziende di Assagenti Genova, ma che si auspica poter essere replicato a livello nazionale, è testimoniato dall'iscrizione in pochi giorni di 95 agenti marittimi. Fare efficienza anche attraverso la formazione per consentire alle attività marittime e portuali di svolgersi in maniera più rapida questo è in sintesi l'obiettivo del corso secondo quanto è stato spiegato da Duci e da Battaglini.



Con il progetto Geremia la gestione delle acque portuali diventa innovativa e green

Le attività pilota del progetto sono dislocate tra i porti di Genova, Olbia, La Spezia e Tolone

Conciliare la necessità di crescita e il rispetto dell' ambiente e del contesto che ci circonda. È l' obiettivo del progetto Geremia (Gestione dei reflui per il miglioramento delle acque portuali), che punta alla formazione e al sostegno di tutti i soggetti coinvolti nella gestione delle acque portuali tramite strumenti e soluzioni innovative. Geremia rientra all' interno del Programma Interreg Italia - Francia Marittimo 2014-2020 . Vi collaborano Università di Genova , l' Istituto per lo studio degli impatti antropici e sostenibilità in ambiente marino , **Autorità di Sistema Portuale** del mar Ligure Orientale , Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra), Servizi ecologici porto di Genova e Università di Tolone . Con la redazione di un piano per la gestione delle acque portuali, il progetto punta a ridurre il rischio di inquinamento delle acque di scarico e i possibili impatti sull' ambiente marino circostante. Le attività pilota sono dislocate tra i porti di Genova, Olbia, La Spezia e Tolone: la gestione del rischio da inquinamento deve essere condivisa su basi transfrontaliere. Le strategie di gestione delle acque portuali verranno applicate in azioni pilota su diverse realtà dei nostri territori. La valutazione degli impatti e delle pressioni sugli ecosistemi da parte delle attività antropiche deve essere sviluppata su solide basi scientifiche e tecniche così come suggerito dai più moderni approcci gestionali (per esempio l' Ecosystem - based - Management).



Ridurre l' inquinamento delle acque portuali, nel porto di Genova al via il progetto Geremia

Capofila del progetto internazionale è l' Università di Genova

Redazione

Genova. Un progetto pilota che riguarda anche il porto di Genova. Il progetto Geremia (Gestione dei reflui per il miglioramento delle acque portuali) ha come obiettivo principale la formazione e il sostegno di tutti i soggetti coinvolti nella gestione delle acque portuali tramite strumenti e soluzioni innovative. Geremia rientra all' interno del Programma Interreg Italia - Francia Marittimo 2014-2020. Come obiettivo ha la redazione di un piano per la gestione delle acque portuali che mira a ridurre il rischio di inquinamento delle acque di scarico e i possibili impatti sull' ambiente marino circostante. Le attività pilota sono dislocate anche a Olbia, La Spezia e Tolone. Il progetto è frutto di una partnership che vede la partecipazione dell' Università di Genova, la Servizi Ecologici del Porto di Genova, l' Autorità di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, l' Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, l' Università di Tolone e l' Istituto per lo studio degli impatti antropici e sostenibilità in ambiente marino del Consiglio Nazionale delle Ricerche. Il progetto europeo punta a sviluppare strumenti e soluzioni condivise per la gestione delle acque portuali: la gestione del rischio da inquinamento deve essere condivisa su basi transfrontaliere. Le strategie di gestione delle acque portuali verranno applicate in azioni pilota su diverse realtà dei nostri territori. Di particolare importanza inoltre sottolineare che la valutazione degli impatti e delle pressioni sugli ecosistemi da parte delle attività antropiche deve essere sviluppata su solide basi scientifiche e tecniche così come suggerito dai più moderni approcci gestionali (ad esempio l' Ecosystem - based - Management). L' obiettivo La riconciliazione tra la necessità di crescita unita alla preservazione del patrimonio culturale e ambientale. Tra i principali portatori di interesse del progetto Geremia ci sono le Autorità Portuali, soggetti privati con incarichi relativi alla gestione delle emergenze, soggetti pubblici con responsabilità di gestione delle coste, la Guardia Costiera e le Capitanerie di Porto. Sono numerosi i partner che rientrano all' interno del progetto Geremia. L' Università di Genova ha un ruolo fondamentale: è capofila del progetto finanziato dal Programma Interreg Italia - Francia Marittimo 2014-2020 e insieme agli altri partner lavora per il raggiungimento degli obiettivi. Inoltre l' Ateneo del capoluogo ligure si occupa anche di: analisi chimiche su branchie, fegato e muscolo per il bioaccumulo di metalli e contaminanti organici; campionamento di acqua, sedimento, mitili e pesci; acquisizione di parametri chimico-fisici e correnti lungo la colonna d' acqua; analisi dei micronuclei sul sangue dei cefali (specie molto a contatto con i sedimenti portuali) come indice del danno genetico potenzialmente causato dall' esposizione a sostanze contaminanti; analisi sui campioni prelevati; analisi istopatologica, consistente nella valutazione delle alterazioni presenti nei tessuti, fegato e branchie dei cefali per identificare un indice di salute in grado di definire le condizioni dell' ambiente in cui vive; installazione dei sistemi di bioremediation nel Porto di Genova, ovvero un **sistema** di decontaminazione delle acque e posa in opera di panne assorbenti insieme a micro e macro - funghi; installazione di un aeratore per incrementare l' ossigenazione dell' acqua di mare all' interno del porto e utilizzabile in caso di sversamento per aumentare la tempestività degli interventi. Durante il progetto Geremia la società Servizi Ecologici Porto di Genova si concentra sulla collaborazione all' individuazione dei portatori di interesse a partire da



un' analisi delle realtà esistenti all' interno dell' area del Porto di Genova. Inoltre è incaricata dell' indagine conoscitiva dell' area di studio per individuare i siti sensibili e per la classificazione delle aree portuali in funzione degli inquinanti. Servizi Ecologici Porto di Genova mette anche a disposizione i dati storici sul monitoraggio ambientale, i protocolli anti inquinamento attualmente impiegati nella realtà **portuale** e in cui



Genova24

Genova, Voltri

è coinvolta l'azienda senza dimenticare lo storico degli interventi svolti per quanto riguarda lo sversamento di inquinanti in modo da selezionare le aree più sensibili alle emergenze di sversamento di reflui oltre alla fornitura di proprio personale e imbarcazioni. Servizi Ecologici Porto di Genova inoltre realizza anche le opere di segregazione all'interno dell'area **portuale** del capoluogo ligure impiegando i risultati degli studi del monitoraggio e delle modellizzazioni sviluppate nel corso del progetto per limitare eventuali inquinamenti causati da acque reflue.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova il porto più utilizzato dalle imprese lombarde, emiliane e venete. Lo studio Contship-Srm

Sono state 400 le aziende manifatturiere consultate nelle tre regioni

Il **porto** di Genova si conferma lo scalo di riferimento per le aziende dell' area più produttiva d' Italia. Lombardia , Emilia Romagna e Veneto sono infatti le tre principali regioni del paese per export, più del 50% sul totale nazionale, e rappresentano il 40% del prodotto interno lordo italiano. La centralità dello scalo ligure emerge dai dati contenuti nell' edizione 2021 del report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori", elaborato dal gruppo Contship Italia in collaborazione con SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. Il report Contship - Srm Nel 2019 le tre regioni analizzate hanno totalizzato 478 miliardi di euro di import/export (corrispondenti al 53,2% dell' interscambio italiano con l' estero), in leggero aumento rispetto al 2018 (+0,7%); ma per il 2020, in base ai dati del solo primo semestre, il loro commercio estero potrebbe subire un calo del 15%. Calo causato dal rallentamento dell' economia globale come conseguenza dell' emergenza sanitaria. Nello specifico, 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 l' 11,5% (104 miliardi). Come detto, il rapporto evidenzia che lo scalo 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 400 aziende consultate 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). Il 33% degli intervistati dice di preferire il **porto** di **Venezia** e il 17% quello di La Spezia . Lo studio evidenzia inoltre che il dato di Genova arriva a sfiorare (e addirittura raggiungere nel caso dell' import) il 100% per le aziende lombarde. 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.



Genova si conferma il porto più utilizzato dalle imprese lombarde, emiliane e venete / Il rapporto

Milano Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna sono le tre principali regioni italiane per export, più del 50% sul totale del Paese, e rappresentano il 40% del prodotto interno lordo nazionale. Il porto di Genova si conferma come il porto più utilizzato dalle 400 imprese manifatturiere delle tre regioni campione. Sono solo alcuni dei dati più significativi che aprono l'edizione 2021 del report Corridoi ed efficienza logistica dei territori, realizzato dal gruppo Contship Italia in collaborazione con SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. 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 loro commercio estero 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 l'11,5% (104 miliardi). Per quanto riguarda i porti attraverso cui transitano questi flussi commerciali, il rapporto evidenzia che lo scalo 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). L'indice Quality Logistics Italian Index (QLI2) rimane l'asse portante dello studio, descrivendo il livello di soddisfazione su 13 elementi, riconducibili a 4 categorie principali 1) Servizi, 2) Costi, 3) Infrastrutture e 4) Sostenibilità. Per quanto riguarda l'importanza percepita rispetto ai diversi elementi che compongono il sistema logistico di riferimento, il trend evidenzia una rinnovata attenzione ai costi dei servizi portuali e di trasporto inland. Resta stabile l'attenzione alla sostenibilità, in crescita l'importanza percepita rispetto allo sviluppo infrastrutturale. Sul fronte della soddisfazione, si nota un trend positivo relativamente ai servizi a disposizione, mentre cala la soddisfazione rispetto ai costi, un dato coerente con le dinamiche che hanno caratterizzato il settore, tra 2019 e 2020. Esternalizzazione delle attività di import ed export Cala la percentuale di esportatori che esternalizzano la logistica (55% vs 69% del 2019); cresce la percentuale degli importatori che esternalizzano la logistica (49% vs 54% del 2019). Questo dato mostra una sostanziale convergenza tra esternalizzazione delle attività export ed import (entrambe oggi assestate intorno al 55%). Il trend



Ship Mag

Genova, Voltri

dell'esternalizzazione (in riduzione per l'export, in aumento per l'import) potrebbe indicare una rinnovata consapevolezza del ruolo strategico della logistica per le attività di esportazione, insieme ad una diffusa necessità di tenere sotto controllo costi e processi di importazione, sempre più spesso affidate a specialisti esterni. Cresce la domanda di sostenibilità da parte dei clienti finali. Continua a crescere la domanda di sostenibilità da parte dei clienti finali (passa dal 19% del 2019 al 37% del 2020 la percentuale di imprese che reputano i clienti fortemente sensibili al tema). Nonostante questo, resta ancora bassa la percentuale di aziende che includono la sostenibilità negli elementi di governance interna (27%); a farlo, sono soprattutto le aziende che nascono sostenibili. Il focus degli interventi legati alla sostenibilità riguarda soprattutto l'efficienza energetica, l'uso delle fonti di energia rinnovabile e il packaging. Solo il 14% delle imprese dichiara di valutare attraverso specifici KPI l'efficienza logistica. Il distretto della ceramica di Modena e Reggio Emilia. Tra le novità dell'edizione 2021, insieme ad un'attenzione maggiore al tema della digitalizzazione della supply chain, un focus dedicato al distretto della ceramica di Modena e Reggio Emilia, un cluster che vale oltre 3 miliardi di euro, che conta più di 100 aziende specializzate, impiega (direttamente e indirettamente) circa 18.000 persone e copre l'80% della produzione italiana di piastrelle, manifestando necessità e specificità logistiche uniche.

Da Genova contributo a master plan di Beirut

Redazione

GENOVA -Dall'esperienza del Porto Antico di Genova un contributo alla realizzazione del master plan di Beirut per la ricostruzione del porto e delle aree limitrofe. Dopo la devastante esplosione del 4 Agosto scorso che ha raso al suolo ogni manufatto nel raggio di tre chilometri, mietendo oltre 200 vittime, più di 7000 feriti e lasciato senza casa 300.000 persone, Beirut si interroga oggi sul suo futuro essendo il porto un driver trainante dell'economia del Paese. Con il patrocinio del Governo francese, UNESCO-LiBeirut e l'Unione Internazionale degli Architetti, nelle giornate del 12, 13 e 14 Marzo, in un grande forum digitale organizzato dall'Ordine degli ingegneri e degli architetti di Beirut, un panel internazionale di esperti si confronterà sui temi dei trasporti e della mobilità urbana, dell'edilizia abitativa, delle relazioni porto-città e della conservazione del patrimonio storico per definire le linee guida del master plan per la ricostruzione e la rivitalizzazione di una porzione di città dall'enorme valore economico e sociale. L'esperienza del Porto Antico di Genova sottolinea il presidente della società Mauro Ferrando è ritenuta un esempio di successo a livello internazionale per aver saputo unire la valorizzazione filologica dell'esistente con elementi innovativi di grande impatto per la fruibilità e la frequentazione delle aree insieme agli interventi, avviati a partire dal 2012, finalizzati al risparmio energetico e alla sostenibilità. Saremo l'unica realtà italiana coinvolta nel dibattito aggiunge Ferrando e siamo onorati di poter contribuire a un progetto di così grande rilievo. Nell'ambito della tavola rotonda del forum dedicata al rapporto tra porto e città, a illustrare la case history del Porto Antico sarà il direttore innovazione, sviluppo e sostenibilità Alberto Cappato. Tra gli altri interventi in programma, il direttore generale dell'Association Internationale Villes et Ports Olivier Lemaire e i rappresentanti dei porti di Amsterdam e Barcellona.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Al molo di Pagliari il nuovo polo nautico con ottocento barche

Da aprile storico trasferimento delle imbarcazioni di Canaletto e Fossamastra. Le banchine saranno aperte alla città e una vasta area dedicata ai mitilicoltori

LAURA IVANI

La Spezia. È il cambio di un'epoca. Le imbarcazioni delle storiche marine del Canaletto e di Fossamastra saranno trasferite nella nuova darsena a molo Pagliari a partire dal primo aprile. È tutto pronto. Entro l'inizio dell'estate le attività legate alla nautica sociale e alla mitilicoltura saranno dentro la loro nuova casa. Ottocento posti barca, quasi 11 mila metri quadrati di aree coperte con terrazzo sul tetto tra il Pagliari e la radice del molo Enel, oltre 46 mila metri quadrati di superficie marina percorsa da pontili galleggianti e frangionda.

Ci sarà anche un pontile, che percorre i due lati del molo, cui si aggiunge il percorso pedonale che affianca gli spazi destinati ai concessionari.

Permetteranno ai visitatori di osservare quello che a tutti gli effetti è un monumento storico, che tornerà ad essere accessibile. Sarà così possibile affrontare il percorso della memoria, dedicato alla partenza delle navi Fede e Fenice per la Terra Promessa.

Salparono proprio da qui, dopo l'ultimo conflitto mondiale, con oltre un migliaio di ebrei scampati ai campi di concentramento a bordo.

Una vicenda che ha segnato la storia e che ha valso alla città il nome di Porta di Sion.

Tra pochi giorni oltre a luogo della memoria questi luoghi diventeranno anche spazio sociale per i concessionari.

Dalla terrazza il colpo d'occhio abbraccia tutto il golfo.

«Alla sera sarà ancora più spettacolare, ogni singolo pontile verrà illuminato - spiega l'ingegner Davide Vetrata, Rup dell'intervento per l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale -.

L'obiettivo è creare gli stessi spazi sociali che c'erano a Fossamastra e al Canaletto».

Gli spazi, anche sulla terrazza e all'aperto, sono suddivisi in base alle concessioni.

Senza possibilità di accesso a esterni.

La ditta Trevi Spa, che si era aggiudicata l'appalto per 12,47 milioni di euro, ha terminato l'intervento alla fine del 2020. Lavori che hanno subito qualche battuta di arresto a seguito delle varianti richieste dai concessionari.

Ma anche per l'emergenza Covid. «Siamo però rimasti fermi solo un mese - riferisce Nicola Perrotta, responsabile di cantiere per la Trevi -.

Per la realizzazione della parte a mare abbiamo dovuto fare i conti con i danni causati dalla mareggiata dell'ottobre 2018».

Ora occorre rimuovere il cantiere e sanificare. Restano però da realizzare le strutture che ospiteranno attrezzature e rimessaggio dei concessionari di Fossamastra.

L'area è attualmente occupata da altre attività di tipo nautico, che dovranno essere trasferite nell'area ex Intermarine. L'obiettivo è arrivare al completamento anche di queste strutture, del tutto simili a quelle sul molo Pagliari e alla radice del molo Enel, «entro il 2021» spiega Vetrata.



L' appalto è stato scorporato dalla gara iniziale e vale 1 milione e 800 mila euro. Intanto però i concessionari di Fossamastra potranno trasferire le imbarcazioni. Resta il disagio di mantenere, per alcuni mesi, l' attrezzatura all' interno delle vecchie marine. Almeno quella di Fossamastra dunque, fino al trasferimento a fine anno, non verrà toccata.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il presidente dell' autorità portuale Sommariva soddisfatto

«Un' opera riuscita molto bene, il merito va ai nostri tecnici»

«I fruitori degli spazi percepiranno fin da subito la qualità dell' intervento e i benefici che la struttura sarà in grado di offrire loro»

L.IV.

La Spezia «Un intervento ben riuscito.

Ma non ne ho alcun merito.

Il plauso deve andare ai miei predecessori e a tutti i tecnici dell' **Autorità** di **Sistema** che vi hanno lavorato in questi anni». Ma il nuovo presidente dell' Authority Mario Sommariva non nasconde la soddisfazione per la realizzazione della nuova darsena e dei nuovi spazi dedicati alla nautica sociale e alla mitilicoltura tra Pagliari e il molo Enel. Un intervento che da alcuni è stato inserito tra i più interessanti di questo tipo effettuati in Italia negli ultimi anni. «Credo sia la dimostrazione di una capacità di lavoro progettuale dei nostri tecnici e delle amministrazioni precedenti. Mi auguro - prosegue Sommariva - che i concessionari e i singoli diportisti che presto saranno trasferiti là ne percepiscano da subito la qualità e i benefici».

Un trasferimento che, come noto, è doloroso. A colpi di ricorsi i concessionari si erano opposti, aggrappandosi fino all' ultimo alle loro storiche marine. Ma è questo un capitolo che viene chiuso. «Si comprende come un trasferimento di questo tipo possa essere stata una operazione complicata e dolorosa. Ma il positivo risultato finale - sottolinea ancora il presidente - credo farà percepire la bontà di questa operazione. Importante per il nostro porto commerciale, perché permette l' attuazione del piano regolatore portuale con la creazione del terzo bacino». Per realizzare un chilometro e 200 metri di pontili galleggianti per l' ormeggio, oltre a 420 metri di frangionda, sono stati utilizzati 125 blocchi da 9 o 12 metri. La barriera frangionda, con cassoni in calcestruzzo, hanno una veletta fino a 2 metri in grado di "spezzare" l' onda. In caso di condizioni marine proibitive, l' onda interna non supererà mai i 50 centimetri. I 3675 metri di spazi a terra coperti, strutturati su due piani ognuno con una propria scala di accesso, sono suddivise in cabine.

Uno spazio di 6 metri quadrati di cui avrà disponibilità ciascun diportista per ricoverare la propria attrezzatura. Solo nella struttura sul Pagliari le cabine realizzate, le cui porte si aprono sui pannelli colorati che costituiscono la facciata, sono 525. Le altre nelle strutture dedicate ai muscolai, dove sarà presente anche un punto vendita per i prodotti del mare, e quelle che sorgeranno per i diportisti di Fossamastra.

Oltre a servizi igienici e docce, alcune zone verranno adibite a uffici amministrativi.

L' area parcheggio, 85 posti, nella zona delle Casermette nella struttura per il ricovero a secco delle barche.

Altri stalli sono previsti nella zona nell' ambito del progetto del Miglio Blu.

--L.IV.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



la rinascita di una borgata

San Bartolomeo si allontanerà da Fossamastra

L.IV.

La Spezia Traslare viale San Bartolomeo verso mare, di una decina di metri. A Fossamastra, ma anche al Canaletto, in quel chilometro compreso tra via San Cipriano e via Palmaria. Addossando così la strada alla recinzione portuale, arretrata. E facendo guadagnare così ai quartieri, oltre allo spazio definito dalla fascia di rispetto, anche quello che si creerebbe spostando corsie e traffico.

L'idea sembra semplice. Ma potrebbe essere rivoluzionaria per la qualità della vita di coloro che abitano nei pressi dello scalo. E che, ogni giorno, fanno i conti con i rumori inevitabilmente causati dalle attività all'interno dei terminal. Se la barriera antifonica ha in parte migliorato l'impatto, una ulteriore risposta positiva potrebbe venire proprio dallo spostare verso il porto il traffico del frequentato, e talvolta caotico, viale San Bartolomeo. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale insieme al Comune sta valutando questa ipotesi. Che sembra ormai prendere piede.

L'interlocuzione è in corso. Ma spostare la strada potrebbe non essere così semplice. Sotto l'asfalto ci sono i sottoservizi, così come sopra le teste degli automobilisti le linee elettriche per i mezzi. C'è da dire che i tempi non sono stretti. Sono determinati dall'intervento di spostamento dei fasci di binari, avviato lo scorso ottobre e che dovrebbe terminare entro i prossimi 4 anni. Un lasso di tempo che però potrebbe essere necessario per concretizzare una progettazione. Lo spostamento della sede stradale permetterebbe ai quartieri di recuperare spazi preziosi. Per creare dehors di locali e negozi, percorsi pedonali, giardini, piazzette e parcheggi. Una rivoluzione, appunto, per i quartieri che vivono a ridosso del porto. Non solo. Fossamastra potrebbe recuperare aree anche con il programmato ampliamento del Terminal del Golfo. La realizzazione del nuovo piazzale, tra l'attuale sede del terminal e il molo Enel, permetterebbe di trasferire le strutture che ora Tarros ha a terra. Spazi di proprietà del Comune che, se liberati, potrebbero avere una nuova destinazione d'uso.

--L.IV.



il piano

Terzo Bacino, lavori non stop «Avviato focus su investimenti»

Il vertice dell' Authority: «Interlocuzione aperta con il terminalista su impegni e percorso da portare avanti»

L.IV.

La Spezia «Stiamo lavorando per eliminare ogni possibile ostacolo.

Dal trasferimento delle marine ai dragaggi, per consentire la realizzazione dei progetti previsti dal piano regolatore **portuale**». La relazione tra lo spostamento dei diportisti dal Canaletto e da Fossamastra e la realizzazione del Terzo Bacino **portuale** è stretta. Il presidente dell' **autorità di Sistema Portuale** Mario Sommariva parla di una «interlocuzione aperta con il terminalista sugli impegni che devono essere assolti e sul percorso degli investimenti. Da parte sua, l' Authority, assolve ai propri impegni in termini di spostamenti delle marine e di dragaggi. Il fatto che l' area del Canaletto vedrà a breve un trasferimento è senza dubbio un punto molto importante per il percorso con Lsct. Un punto di sblocco». Il Terzo Bacino, secondo quanto circolato nei mesi scorsi, sarebbe proprio il primo degli investimenti di ampliamento delle banchine che La Spezia Container Terminal potrebbe mettere a punto. In luogo dell' intervento su molo Garibaldi, più oneroso. In un porto dove tutto procede per incastri, ogni spazio ricavato presuppone lo spostamento di equilibri. Il punto, crisi economica permettendo, è quello di arrivare alla realizzazione degli interventi necessari ad aumentare i traffici commerciali in banchina. Per liberare, allo stesso tempo, Calata Paita. Oggi in mano a Contship, ma necessaria per realizzare da una parte il nuovo terminal crocieristico e dall' altra il waterfront che cambierà il volto della città. Lo spostamento dei concessionari e dei diportisti dalle storiche marine del Canaletto e di Fossamastra dovrebbe aprire una nuova fase. Se da Fossamastra il trasferimento riguarderà solo le imbarcazioni, al Canaletto sarà completo entro l' estate. E ciò permetterebbe di iniziare a lavorare sull' ampliamento del terminal Ravano: il progetto esecutivo sarebbe a cura del terminalista. «La nostra impostazione è quella di arrivare alla partenza dei lavori per l' ampliamento delle banchine all' inizio del 2022» chiarisce Sommariva. Ci si muove su un terreno complesso, in cui la concessione di Lsct prevede questo tipo di opere.

Una revisione dei termini nel caso di cambiamento delle condizioni potrebbe essere contemplata. I tempi, comunque, iniziano a essere stretti. Anche in vista del 2023, quando dovrebbero partire anche i lavori del nuovo molo crociere grazie ai soldi del Recovery Fund. Si tratta di 30 milioni di euro, con i quali sarà possibile anche l' elettrificazione delle banchine. La condizione è quella di terminare la nuova banchina per le crociere entro il 2026. Per non perdere questo treno.

—L.IV.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

La Spezia

Corridoi logistici con le imprese del Nord est: porto spezzino in calo

Lo studio annuale di Contship mette in evidenza la crescita dei collegamenti delle aziende di Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna con i porti di Genova e Venezia.

La Spezia - Nel corso del 2020 i corridoi logistici che partono dal **porto spezzino** e raggiungono le imprese di Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sono diventati più angusti. Ma questa volta il Covid-19 non c'entra. Sì, perché al contempo si sono allargati quelli che portano agli scali di Genova e Venezia, tra gli altri. La conferma delle difficoltà che sta patendo il comparto portuale spezzino negli ultimi tempi arrivano dal report annuale di Contship "Corridoi ed efficienza logistica dei territori", uno studio che analizza il comportamento di ben 400 imprese manifatturiere che esportano/importano via mare tramite container. Si tratta di aziende che per il 55 per cento hanno un fatturato superiore ai 3 milioni di euro e che insistono su un territorio, quello che unisce le tre regioni, capace di produrre valore per 730 miliardi di euro, pari a oltre il 40 per cento del Pil italiano. L'export di Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna rappresenta il 53,2 per cento di quello nazionale e una quota di mercato di 478 miliardi di euro annui. In tutto questo il commercio marittimo rappresenta il 27,5 per cento del totale per la Lombardia, il 30,7 per il Veneto e il 37,2 per l'Emilia-Romagna. Dunque si parla di un pezzo decisamente importante dell'economia italiana, non propriamente bruscolini. La dinamica degli ultimi anni messa in evidenza da Contship nel suo studio prende in considerazione la percentuale delle 400 imprese che dichiarano di utilizzare i differenti porti italiani per le esportazioni. In questo specifico campo il **porto** di Genova è passato dal 72 per cento del 2018, all'80 per cento del 2019, per concludere con un ulteriore aumento nel 2020, quando è stato raggiunto l'85 per cento. Una crescita che ha riguardato anche Venezia, seppure con cifre ben diverse: il 20 per cento nel 2018, il 19 nel 2019 e un balzo al 33 nel 2020. Percorso contrario a quello del **porto spezzino** che ha visto scendere la quota del 25 per cento degli anni 2018 e 2019 al 17 per cento dell'anno scorso. La leadership del **porto** genovese viene confermata dal dato della percentuale di imprese che hanno indicato lo scalo della Lanterna tra i primi due più utilizzati: per quanto riguarda l'export le imprese lombarde l'hanno indicato al 98 per cento, che diventa 100 per cento nell'import, mentre per quelle venete si scende rispettivamente al 69 e al 79 per cento e per quelle emiliane al 93 e ancora al 79 per cento. Venezia è stata segnalata tra i primi due porti nell'1 per cento delle imprese lombarde dedite all'exportazione e da nessuna di quelle attive nell'import. I numeri crescono sensibilmente quando si prendono in considerazione le imprese collocate in Veneto (54 per cento dell'export e 46 per cento dell'import) e in Emilia-Romagna (46 per cento per l'export e 45 per l'import). Il **porto spezzino**, che è pur sempre sul terzo gradino del podio, è stato indicato per le esportazioni dal 17 per cento delle aziende lombarde, dal 16 per cento di quelle venete e dal 18 per cento di quelle emiliane. In fatto di importazioni i valori sono più vari: 4 per cento per le aziende della Lombardia, 15 per cento per quelle del Veneto e 21 per cento per quelle dell'Emilia-Romagna. Seguono Trieste e Ravenna, che si dividono una media dell'8 e del 6 per cento nell'export, e del 5 e 7 per cento nell'import. Napoli, infine, è indicata come **porto** di esportazione dal 5 per cento delle imprese venete. Prendendo in considerazione le modalità di trasporto e concentrando lo sguardo sul **porto spezzino** risulta che il 100 per cento delle imprese emiliane che usano corridoi logistici verso il Golfo dei poeti utilizzano il trasporto su gomma, così come il 96 per cento di quelle venete (il 4 per cento sceglie la combinazione tir - treno). Il trasporto bimodale su ferro e gomma è invece la



modalità predominante nei collegamenti con le aziende della Lombardia (nel 53 per cento dei casi) a discapito di quello effettuato



Citta della Spezia

La Spezia

esclusivamente su strada. Mercoledì 10 marzo 2021 alle 18:33:59 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

Sommariva al Propeller Club della Spezia: Riconosciuto merito al sistema Mar Ligure Orientale ante litteram

La Spezia 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



Traghetti al porto Tirrenia lascia Ma Grimaldi rilancia

La controllata del gruppo Moby abbandona la tratta Catania -Ravenna Ma la compagnia di Napoli subentra

RAVENNA Tirrenia tira i remi in barca, e Grimaldi è pronta così ad acquisire e rilanciare.

Si parla di autostrade del Mare e di trasporto di rotabili attraverso i traghetti. Un settore che, nel Ravennate, ha tenuto meglio degli altri durante la crisi e che, stando alle note diffuse nei mesi scorsi dalla T&C, spesso vedeva per la rotta Ravenna -Catania molti pezzi lasciati in banchina. Una tratta per cui, da giugno in qua, sia Grimaldi che Cin Tirrenia (gruppo Moby) fanno scalo per tre volte a settimana, ognuna con un proprio mezzo.

Quelli del Gruppo della famiglia Onorato però, negli ultimi mesi, non si trovavano ad essere altrettanto a pieno carico. Motivo per cui, assieme ad altre tratte, quest' ultima abbandonerebbe a partire da lunedì prossimo lo scalo ravennate. La notizia è stata data durante una recente summit con i sindacati, durante il quale i vertici della "balena blu" hanno confermato la chiusura delle tratte commerciali Ravenna - Catania, oltre che della Genova -Livorno -Catania -Malta con conseguente dismissione del terminal Cps di Catania. Confermata poi la chiusura della sede Cin di Napoli, così come quella di Milano con conseguente trasferimento del personale a Livorno dal 1 aprile.

«La garanzia dei livelli occupazionali di Cin, con o senza servizi in convenzione è la priorità di Filt, Fit e Uilt e resta, questo, il tema preponderante sul quale è necessario continuare a confrontarsi per addivenire alle più ampie garanzie possibili» si legge in una nota dei sindacati. Secondo MF-MilanoFinanza e Shipping Italy, però il Gruppo Grimaldi di Napoli avrebbe espresso ai commissari di Tirrenia in amministrazione straordinaria la disponibilità a valutare un investimento per rilevare gli asset (essenzialmente le navi) e il personale dell' ex Tirrenia (oggi in pancia a Compagnia Italiana di Navigazione).

Sempre più probabile pertanto che il terzo mezzo di Grimaldi sulla tratta siciliana diventi, da consuetudine degli ultimi mesi, un elemento strutturale dei traffici del **porto** ravennate. AN.TA.



Porto di Ravenna: alcuni timidi segnali di ripresa a gennaio

Redazione

Qualche segnale positivo per il **Porto** di **Ravenna** dopo mesi bui. Gennaio 2021 ha fatto registrare infatti una movimentazione complessiva pari a 1.915.268 tonnellate, in crescita del 4,1% sul mese di gennaio precedente. Gli sbarchi sono stati di 1.620.808 (+2,6%) tonnellate e gli imbarchi di 294.460 (+12,8%) tonnellate. Rispetto al mese di gennaio dello scorso anno, il comparto agroalimentare ha registrato un calo dell' 8,1%. I materiali da costruzione hanno registrato un lieve aumento dell' 1,4%. In calo, invece, le importazioni di materie prime del 3,8%. I prodotti metallurgici risultano in calo del 5,2%. In aumento invece i prodotti petroliferi (+9,4%) e i chimici liquidi (+9,3%). Per i container si sono registrati 1.869 teus in più (+13,4%). Per il report completo: <http://www.port.ravenna.it/traffico-porto-gennaio-2021/>



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

Un tavolo permanente sull'erosione «Il nuovo piano del porto? Minimalista»

Il presidente dell'Autorità Sommariva annuncia l'idea di una task force che faccia chiarezza sui presunti danni dello scalo sulla costa

di Cristina Lorenzi CARRARA Al momento è soltanto un'idea, ma è destinata a rivoluzionare il rapporto fra porto e ambiente. Il presidente dell'**Autorità portuale** Mario Sommariva ha lanciato la suggestiva proposta di creare un tavolo di studio istituzionale sull'erosione. «E' soltanto un'idea - tiene a precisare il numero uno di Port authority - che dovrà prima effettuare tutti i passaggi istituzionali, Regione Toscana in primis. Tuttavia - prosegue il presidente - è necessario un gruppo di lavoro con tutte le parti interessate che renda noti i contenuti degli studi sull'erosione».

Esistono studi sull'erosione.

Tuttavia gli ambientalisti non credono ai vantaggi del nuovo porto, ma sostengono che dal piano regolatore derivino danni irreversibili.

«Certo. Esistono studi che dimostrano che il nostro piano regolatore del porto, che tengo a definire minimalista, non arreca danno alla costa, ma piuttosto è utile al ripascimento. Il nuovo assetto del porto servirà a far defluire verso la Versilia quella sabbia che porta il Magra che adesso si ferma davanti allo scalo di Marina. L'erosione non viene assolutamente alimentata dai lavori di modernizzazione del porto.

Non fa danni, ma è vero il contrario, quelle opere serviranno ad accrescere la portata di sabbia sull'arenile a sud del porto».

Un argomento difficile da far capire anche agli imprenditori della costa e della Versilia che sostengono la pericolosità del nostro scalo.

«Certo e il tavolo permanente sull'erosione dovrà servire anche a questo. A fare chiarezza su un argomento delicato e importante».

Bene già che ci siamo chiariamo anche lo stato del progetto del piano regolatore del porto «Il progetto esiste nell'idea di massima ed è arcinoto. E' un disegno di massima con le volontà di questa amministrazione che dovrà essere tradotto in progetto e approvato dal Comune di Carrara in documento che si chiama accordo di pianificazione. Ripeto si tratta di un piano regolatore minimalista che non prevede alcun ampliamento, ma soltanto una modernizzazione. Gli unici interventi riguarderanno lavori di allargamento del piazzale città di Massa. Solo quello. Non sono previste opere al di fuori del perimetro portuale».

L' Autorità portuale ha deciso di entrare a far parte del Consorzio Zona industriale apuana. Quali potranno essere i vantaggi?

«Lo sviluppo del porto fa parte integrante dello sviluppo della città per cui è necessario far parte in modo attivo del polo industriale. Serve che anche il porto - precisa il presidente Sommariva - partecipi alle scelte del mondo industriale. Il porto è una finestra sul mondo: una seria opportunità per l'intero territorio per cui è importante essere partecipi e protagonisti attivi nei vari tavoli delle imprese. Lo sviluppo del territorio dipende anche dalla crescita del porto.

Siamo fondamentali per molte aziende della zona industriale per le quali il porto è un'infrastruttura quanto mai indispensabile».





Il Tirreno

Livorno

Il ministero: arrangiatevi

Darsena Europa, l'intoppo della cozza c'è. Se resta nell'area iper-vincolata salta tutto

MAURO ZUCHELLI

Comincia proprio bene il ministero della transizione ecologica. Di fronte a un problemone che si mette di traverso sul cammino della Darsena Europa, l'espansione a mare del porto di Livorno, neanche se ne accorge infila un mix di burocratese e gergo tecnico per dire che non c'è nulla di bloccato: la grande infrastruttura se non è possibile realizzarla al di fuori dei vincoli del "Sin" sulla gestione dei sedimenti dragati dai fondali, fatevela rimanendo dentro il "Sin". Tradotto: arrangiatevi. Peccato che l'esperimento Livorno l'abbia già fatto: restando dentro il "Sin" non c'è Darsena Europa, punto e chiuso.

Non c'è il ministro Roberto Cingolani a dirlo, è la sottosegretaria M5s ciociara Ilaria Fontana a metterci la faccia nel "question time" in commissione, per rispondere all'interrogazione del deputato livornese dem Andrea Romano.

Né il ministero né la sottosegretaria - aggiunge - «ritengo abbiano colto appieno le conseguenze potenzialmente devastanti che la mancata convocazione della conferenza dei servizi può avere sui bandi di gara relativi al progetto della Darsena Europa». Parole e musica di Andrea Romano: nella controreplica in commissione non trattiene la delusione. Benché tutti siano in luna di miele con il governo Draghi, benché il dicastero della transizione ecologica ne sia il fiore all'occhiello e lui un deputato filo-governo, di fronte al compitino si dichiara «insoddisfatto della risposta, a malincuore ma inevitabilmente».

Non potendo sversare altrove, il primo progetto era dimensionato sulla base del quantitativo dei milioni di metri cubi di detriti da escavare dai bassi fondali in zona per garantire un pescaggio adeguato (meno 18-20 metri) alle navi in arrivo, principalmente portacontainer. Risultato: un terminal extralarge perché non poteva essere altrimenti.

Non era quello l'unico problema, sia chiaro: ma alla fine portò solo a un susseguirsi di bandi andati a vuoto.

Eravamo a cavallo fra il 2016 e il 2017: siccome si era visto che così si restava al palo, si arrivò a dare una sterzata perché si era visto che così si restava al palo. Come? Progetto più soft grazie alla possibilità di sversare i fanghi anche fuori (facendo uscire quest'area di mare dalle catene del "Sin"): magari mettendoli sui fondali davanti al litorale di Marina di Pisa così da rallentare l'erosione che mangia la costa. Con l'ingegner Stefano Corsini a lavorare nella struttura tecnica di Palazzo Chigi per trasformare le linee-guida del dragaggio dei fondali, poi mandato alla guida dell'Authority per concretizzare il progetto. Contando sulla conoscenza degli ingranaggi della "macchina" ce l'ha fatta anche a ottenere i 200 milioni dalla ministra Paola De Micheli, i bandi sono stati messi a punto sulla base della "deperimetrazione" dal "Sin": tutto pronto, ma...

Peccato, perché sarebbe bastato leggersi l'inchiesta che Il Tirreno sta pubblicando in questi giorni, alzando il velo sul dato anomalo di una delle sei ceste di cozze ("mytilus galloprovincialis") piazzate nella zona della futura maxi-Darsena come bio-accumulatori per verificare lo stato dell'inquinamento marino.

Confermata punto per punto dalla risposta della sottosegretaria Fontana, che riferisce di aver acquisito dalla Regione Toscana e dagli uffici del proprio ministero gli elementi per rispondere.

È Fontana a raccontare che la svolta fra l'assottigliamento del progetto è nel luglio 2017 con «una articolazione realizzativa delle fasi di attuazione del Prg portuale diversa rispetto a quanto previsto dai precedenti atti» fino a





Il Tirreno

Livorno

spiegando che nella documentazione risulta «un livello anomalo di benzopirene in uno dei sei campioni di cozze» in zona (futura) maxi-Darsena. Non spiega perché come tutela dell' interesse pubblico non andasse bene la co-progettazione con l' Arpat (Regione) e l' Ispra (ministero dell' ambiente), ma aggiunge che è stata la Regione Toscana a riferire che gli enti competenti in fatto di fuoriuscita dai vincoli del "Sin", cioè il Cnr (avrebbe dovuto specificare l' Ias, uno dei tanti istituti Cnr) e l' Istituto superiore di sanità (Iss) hanno «rilevato la necessità di ulteriori approfondimenti tecnico-scientifici relativi a specifiche tematiche di carattere sanitario, connesse ad una possib

ile contaminazione sulla catena trofica marina». È ancora la Regione a precisare che il monitoraggio va avanti «a partire dal 2001» (costruzione della prima vasca di colmata): la contaminazione da benzopirene «è comparsa solo a partire dalle ultime campagne di monitoraggio e con valori più elevati addirittura all' esterno dei confini del "Sin"». Perché il ministero non ha convocato la conferenza di servizi finale? Dipende dai pareri dei due enti tecnico-scientifici: impossibile "deperimetrare" l' area di mare che l

' Authority aveva chiesto di togliere dal "Sin". Nel mirino il fatto che il benzopirene («sostanza chimica genotossica e cancerogena, classificata come sostanza pericolosa prioritaria») presenta «un trend di bioaccumulo con il dato del 2020, ampiamente superiore rispetto ai valori riscontrati negli anni precedenti». Non basta: per l' Iss «nell' area marino-costiera perimetrata sono stati rilevati valori degli idrocarburi aromatici e del benzopirene stesso estremamente elevati nei sedimenti anche nelle zone limitrofe alla stazione di monitoraggio». A gennaio il ministero ha chiesto all' autorità sanitarie locali «un approfondimento delle indagini» sia nel "Sin" che fuori valutando eventuali provvedimenti sul consumo del pescato. In febbraio il ministero gira agli enti interessati, Regione compresa, la segnalazione dell' Ispra sulla «probabile esistenza di apporti/sorgenti esterni, particolarmente attivi negli ultimi due anni». Riguardo alla "deperimetrazione", la sottosegretaria dice che «non solo la situazione di contaminazione dell' area marina non appare migliorata, ma è emerso un fatto nuovo relativo al

la contaminazione negli ultimi due anni». E ora? È la stessa Authority che il 5 marzo ha comunicato che farà partire una nuova

indagine mediante le cozze come bioaccumulatori. La controreplica di Andrea Romano rompe il teatrino per cui un esponente della maggioranza è sempre soddisfatto. Le sue parole non potrebbero essere più amare. Ricorda che la maxi-Darsena è: 1) già finanziata dalla Regione Toscana; 2) già finanziata dallo Stato; 3) con un commissario straordinario che, caso unico fra tutte le grandi opere, è già nominato in anticipo con il via all' incarico di presidente dell' Authority. «Un solo campione di cozze su sei, in una zona esterna al "Sin" e per la prima volta dal 2001»: possibile che questo «blocchi i passi indispensabili alla realizzazione di un' opera così fondamentale»? Aggiungendo poi: «Mi permetto di sottolineare al ministro l' esigenza che il ministero per la transizione ecologica non si limiti a recepire pareri ma svolga anche una funzione attiva di governo delle procedure: in modo tale da affiancare al lavoro di tutela anche il l

avoro di promozione dello sviluppo sostenibile». L' ultima sottolineatura vale la pena di spenderla per capire una cosa: ma cos' è accaduto negli ultimi due anni da modificare

le condizioni ambientali in quella zona di mare? Non importa chiederlo alle cozze, basta alzare lo sguardo: accanto alla vasca di colmata dal maggio 2018 ci sono i nuovi "bracci" della foce armata dello Scolmatore. La portata l' hanno migliorata per salvare (giustamente) Pisa dal rischio alluvione: ma, senza che nessuno abbia fatto un pianto greco, scarica qui le acque che toccano la zona industriale di Pontedera, l' interporto di Guasticce, l' autoporto del Faldo e soprattutto il petrolchimico in zona Stagno. Basta guardare le foto che pubblicava il municipio pisano per capire cosa butta in acqua lo Scolmatore. Pensavate di trovarci i pesciolini colorati di Sharm el Sheikh? E c' è da farci una maxi-



Lavoro portuale, così l'Alp torna dentro la bufera

LIVORNO. «Sembra strano che nel momento in cui si è portato a compimento un percorso di salvezza e rilancio societario, iniziato con una crisi strutturale nell'estate 2019, seguita da una devastante pandemia per poi riprendersi con il trend positivo di turni di questo periodo, si metta in discussione la governance della società». Di fronte alle dimissioni dell'amministratore unico Matteo Trumpy, non potrebbero manifestare più «stupore e preoccupazione» le parole di Massimo Mazza, Giuliano Giuliani e Giacomo Pupi, i primi due di Usb e il terzo della Cgil, esponenti sindacali della Rsu di Alp, l'unico soggetto autorizzato (articolo 17) a fornire forza lavoro sulle banchine per affrontare i picchi di attività.

Se è vero che ieri è stato il giorno della verità con il "question time" del ministro Roberto Cingolani per chiarire il destino del progetto della Darsena Europa (alle prese con le cozze inquinate), la questione Alp riporta sotto i riflettori il problema del lavoro in **porto**.

Ma la Rsu Alp non si ferma qui: indica l'orizzonte di una «riorganizzazione del lavoro portuale». Come? Bisogna allargare l'art. 17: occorre «passare inderogabilmente attraverso una diminuzione del numero di concessionari art.16, attingendo poi da un art.17 più organizzato e predisposto per i picchi di lavoro, che deve avere anche il ruolo centrale di formazione e professionalizzazione dei lavoratori per tutte le imprese portuali». Un contesto che «non può che essere gestito, controllato e verificato dall'Authority locale, attraverso azioni concrete di gestione del mercato del lavoro in **porto**».

Le dimissioni dell'amministratore unico sono giunte quando era parso che per Alp fosse arrivata una svolta positiva nella strutturazione societaria e nell'aumento dei turni. Non solo: come ha già sottolineato il sindacato Nidil-Cgil per bocca di Filippo Bellandi e Giulia Biagetti, si era giunti ormai a un passo anche dalla soluzione del problema dei superprecati di Intempo.

La crisi societaria ha visto «i lavoratori - tiene a mettere in evidenza la Rsu - pagare di tasca propria le conseguenze delle passate gestioni di Alp ma anche causate dalla deregolamentazione del lavoro, con annesse segnalazioni di autoproduzione a bordo nave e appalti poco chiari». La rappresentanza sindacale rivendica di essere «in prima linea» come anche avviene «per il rispetto dell'ordinanza n. 9 dell'Authority unico strumento per il controllo dei turni in **porto**». Non è un segreto, del resto, che l'Authority guidata da Stefano Corsini rivendichi il risultato del proprio impegno sull'Alp: l'ha fatto il segretario generale Massimo Provinciali in un'intervista al Tirreno in cui ha rimarcato come una delle cose più significative compiute nel suo mandato proprio la svolta impressa all'Alp.

Mazza, Pupi e Giuliani ricordano che Palazzo Rosciano ha spinto per l'inserimento di «tutti i maggiori terminalisti del **porto** di **Livorno**» all'interno della compagine societaria di Alp: il timore è che «si rimetta nuovamente tutto in discussione» proprio mentre «si procedeva spediti verso una strutturazione aziendale». Un nuovo assetto nel segno della «sinergia tra la società e i lavoratori Alp» che ha contribuito a «un incremento della risposta alle chiamate dei concessionari, e quindi poi alla stabilizzazione». E, si aggiunge, le chiamate sono state esaurite «anche grazie ai lavoratori interinali, 7 stabilizzati presso Intempo e altri 30 invece avviati con chiamate "a giornata" colpevoli però questi ultimi di aver chiesto un minimo di stabilizzazione».

La Rsu sottolinea che, grazie anche al «supporto degli aiuti pubblici del cosiddetto Decreto Rilancio» e all'attivazione

LAVORO PORTUALE, COSÌ L'ALP TORNA DENTRO LA BUFERA

Sfidi alla riorganizzazione delle banchine

Aperti tutti i giorni 8,30-13 • 16-19,30 anche la domenica

FARMACIA DI COLLINE

NUOVO SERVIZIO TAMPONI

Aperti tutti i giorni 8,30-13 • 16-19,30 anche la domenica

Piazza D. Chiesa 30 Livorno • PARCHEGGIO PRIVATO PER I CLIENTI



Il Tirreno

Livorno

dei turni Alp «è riuscita ad avere un bilancio 2020 in positivo». Aggiungendo poi che, dopo tutto questo, «siamo anche stupiti per il fatto che il Comune di Livorno ha attivato un tavolo di riorganizzazione del lavoro in porto» e l' ha fatto - viene fatto rilevare - «prendendo come riferimento proprio la stessa Alp» come «strumento massimo di flessibilità operativa e unico articolato legale per attingere all' lma» (indennità mancato avviamento).

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

Corsini: «Lasciamo tanto in eredità»

«Dialogherò con Luciano Guerrieri per consentirgli di iniziare il mandato nel migliore dei modi». A dirlo è Stefano Corsini, ieri all'ultimo comitato di gestione prima di lasciare la presidenza dell'Authority: da lunedì sarà al lavoro il suo successore. Dopo aver ringraziato i dipendenti e i dirigenti, a cominciare dal numero due Massimo Provinciali, ha sottolineato: «I nuovi vertici avranno certo il vantaggio di trovare tanti servizi e progetti già avviati dalla gestione uscente». Aggiungendo poi: «Lasciamo tanto in eredità»

Livorno

Lavoro portuale, così l'Alp torna dentro la bufera

Corsini: «Lasciamo tanto in eredità»

FARMACIA DI COLLINE
NUOVO SERVIZIO TAMPONI
dalle 10 alle 13 su prenotazione telefonando al numero 0586.856573
Aperti tutti i giorni 8,30-13 • 16-19,30 anche la domenica
P.zza D. Chiesa 30 Livorno - PARCHEGGIO PRIVATO PER I CLIENTI

Livorno - Corsini, fine mandato: "Buon lavoro a Guerrieri, lasciamo tanto in eredità"

Ultimo Comitato della gestione di Stefano Corsini alla presidenza dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale - Auguro al mio successore un buon lavoro. Lasciamo tanto in eredità.

LIVORNO - Il terminal container della Darsena Europa sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell'Ente, ai fini della sua realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell'arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall'esame dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare prima dell'approvazione definitiva da parte dell'organo di indirizzo di Palazzo Rosciano. Quella di oggi è stato peraltro l'ultimo comitato della gestione Corsini: "Abbiamo ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il decreto di nomina del presidente Guerrieri, che comincerà a lavorare da lunedì prossimo. Dialogheremo con lui per consentirgli di iniziare il mandato nel migliore dei modi" ha detto Corsini, che ha aggiunto: "La decisione di integrare il programma triennale dei lavori pubblici con l'intervento della prima fase della DE è un passaggio fondamentale che consente a chi mi succederà di programmare lo sviluppo dell'opera in una cornice già definita". Nella riunione, Corsini ha inoltre annunciato di aver predisposto un provvedimento di specifica regolamentazione e concreta attuazione dell'art. 199, comma 1, lettera a del Decreto-legge n. 34/2020. Come noto, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall'emergenza COVID - 19, le Autorità di sistema portuale possono disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori ex art. 18 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri- E' previsto che la riduzione trovi applicazione nei confronti dei soggetti concessionari che dimostrino di aver subito, nei periodi compresi tra il 1° febbraio e il 30 giugno 2020 nonché tra il 1° luglio e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato superiore al 20% rispetto al valore registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. A tali soggetti è previsto venga applicata una riduzione del canone concessorio definitivo (comprensivo di eventuali abbattimenti e/o maggiorazioni previsti dalla vigente regolamentazione) riferito al periodo 1° gennaio 2020 - 31 dicembre 2020, in proporzione alla subita riduzione percentuale del fatturato e al netto della franchigia individuata. A fine riunione, il presidente Corsini ha voluto ringraziare i membri del Comitato per l'impegno e la professionalità dimostrate in questi quattro anni. "Insieme abbiamo costruito questo Sistema Portuale. Passo dopo passo, mattoncino dopo mattoncino, abbiamo consentito ai nostri scali portuali di traguardare nuove prospettive di sviluppo. Lasciamo in eredità una solida visione di prospettiva per i nostri porti" " ha detto. "I nuovi vertici avranno sicuramente il vantaggio di trovare tanti servizi e progetti già avviati dalla gestione uscente, attività che sono il frutto dell'impegno che non abbiamo lesinato fino all'ultimo giorno del nostro mandato. Ringrazio anche il segretario generale Massimo Provinciali per il supporto proattivo e mai scontato che ha saputo fornire. Un grazie anche ai dirigenti e dipendenti dell'Ente: le loro competenze e capacità rappresentano l'impalcatura dell'AdSP ed emergeranno ancora di più in futuro. Chiudo augurando un buon lavoro a chi mi succederà tra pochi giorni: mi rendo disponibile a mettere a disposizione anche in futuro le mie conoscenze e competenze per il bene di questo Sistema, cui ho dedicato tutte le mie forze. Un saluto e un augurio al presidente Stefano Corsini, giunto al termine del suo mandato, dalla redazione di Corriere marittimo.



Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, ultimo comitato della gestione Corsini

Il terminal container della Darsena Europa sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell'ente

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale** fa un bilancio del lavoro svolto e annuncia che il terminal container della Darsena Europa sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell'ente, ai fini della sua realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del comitato di gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell'arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del bilancio, che dovrà passare dall'esame dell'organismo di partenariato della risorsa mare prima dell'approvazione definitiva da parte dell'organo di indirizzo di Palazzo Rosciano. Quella di oggi è stato peraltro l'ultimo comitato della gestione Corsini: "Abbiamo ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il decreto di nomina del presidente Guerrieri, che comincerà a lavorare da lunedì prossimo. Dialogheremo con lui per consentirgli di iniziare il mandato nel migliore dei modi" ha detto Corsini, che ha aggiunto: "La decisione di integrare il programma triennale dei lavori pubblici con l'intervento della prima fase della Darsena Europa è un passaggio fondamentale che consente a chi mi succederà di programmare lo sviluppo dell'opera in una cornice già definita". Nella riunione, Corsini ha inoltre annunciato di aver predisposto un provvedimento di specifica regolamentazione e concreta attuazione dell'art. 199, comma 1, lettera "a" del Decreto-legge n. 34/2020. Come noto, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall'emergenza Covid, le **Autorità** di **sistema portuale** possono disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori ex art. 18 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri. È previsto che la riduzione trovi applicazione nei confronti dei soggetti concessionari che dimostrino di aver subito, nei periodi compresi tra il 1° febbraio e il 30 giugno 2020 nonché tra il 1° luglio e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato superiore al 20% rispetto al valore registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. A tali soggetti è previsto venga applicata una riduzione del canone concessorio definitivo (comprensivo di eventuali abbattimenti e/o maggiorazioni previsti dalla vigente regolamentazione) riferito al periodo 1° gennaio 2020 - 31 dicembre 2020, in proporzione alla subita riduzione percentuale del fatturato e al netto della franchigia individuata. A fine riunione, il presidente Corsini ha voluto ringraziare i membri del comitato per l'impegno e la professionalità dimostrate in questi quattro anni. "Insieme abbiamo costruito questo **Sistema Portuale**. Passo dopo passo, mattoncino dopo mattoncino, abbiamo consentito ai nostri scali portuali di trarre nuove prospettive di sviluppo. Lasciamo in eredità una solida visione di prospettiva per i nostri porti", ha detto. "I nuovi vertici avranno sicuramente il vantaggio di trovare tanti servizi e progetti già avviati dalla gestione uscente, attività che sono il frutto dell'impegno che non abbiamo lesinato fino all'ultimo giorno del nostro mandato. Ringrazio anche il segretario generale Massimo Provinciali per il supporto proattivo e mai scontato che ha saputo fornire. Un grazie anche ai dirigenti e dipendenti dell'ente: le loro competenze e capacità rappresentano l'impalcatura dell'AdSP ed emergeranno ancora di più in futuro. Chiudo augurando un buon lavoro a chi mi succederà tra pochi giorni: mi rendo disponibile a mettere a disposizione anche in futuro le mie conoscenze e competenze per il bene di questo **Sistema**, cui ho dedicato tutte le mie forze".



Ultimo Comitato della gestione Corsini

'Auguro al mio successore un buon lavoro. Lasciamo tanto in eredità'

Redazione

LIVORNO Ultimo Comitato della gestione Corsini questa mattina a palazzo Rosciano. Il terminal container della Darsena Europa sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell'Ente, ai fini della sua realizzazione, ha riferito ai membri del Comitato di gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell'arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall'esame dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare prima dell'approvazione definitiva da parte dell'organo di indirizzo di Palazzo Rosciano. Quella di oggi è stato peraltro l'ultimo comitato della gestione Corsini: Abbiamo ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il decreto di nomina del presidente Guerrieri, che comincerà a lavorare da lunedì prossimo. Dialogheremo con lui per consentirgli di iniziare il mandato nel migliore dei modi ha detto Corsini, che ha aggiunto: La decisione di integrare il programma triennale dei lavori pubblici con l'intervento della prima fase della DE è un passaggio fondamentale che consente a chi mi succederà di programmare lo sviluppo dell'opera in una cornice già definita.

Nella riunione, Corsini ha inoltre annunciato di aver predisposto un provvedimento di specifica regolamentazione e concreta attuazione dell'art. 199, comma 1, lettera a del Decreto-legge n. 34/2020. Come noto, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall'emergenza COVID 19, le Autorità di sistema portuale possono disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori ex art. 18 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri- E' previsto che la riduzione trovi applicazione nei confronti dei soggetti concessionari che dimostrino di aver subito, nei periodi compresi tra il 1° febbraio e il 30 giugno 2020 nonché tra il 1° luglio e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato superiore al 20% rispetto al valore registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. A tali soggetti è previsto venga applicata una riduzione del canone concessorio definitivo (comprensivo di eventuali abbattimenti e/o maggiorazioni previsti dalla vigente regolamentazione) riferito al periodo 1° gennaio 2020 - 31 dicembre 2020, in proporzione alla subita riduzione percentuale del fatturato e al netto della franchigia individuata. A fine riunione, il presidente Corsini ha voluto ringraziare i membri del Comitato per l'impegno e la professionalità dimostrate in questi quattro anni. Insieme abbiamo costruito questo Sistema Portuale. Passo dopo passo, mattoncino dopo mattoncino, abbiamo consentito ai nostri scali portuali di trarre nuove prospettive di sviluppo. Lasciamo in eredità una solida visione di prospettiva per i nostri porti ha detto. I nuovi vertici avranno sicuramente il vantaggio di trovare tanti servizi e progetti già avviati dalla gestione uscente, attività che sono il frutto dell'impegno che non abbiamo lesinato fino all'ultimo giorno del nostro mandato. Ringrazio anche il segretario generale Massimo Provinciali per il supporto proattivo e mai scontato che ha saputo fornire. Un grazie anche ai dirigenti e dipendenti dell'Ente: le loro competenze e capacità rappresentano l'impalcatura dell'AdSP ed emergeranno ancora di più in futuro. Chiudo augurando un buon lavoro a chi mi succederà tra pochi giorni: mi rendo disponibile a mettere a disposizione anche in futuro le mie conoscenze e competenze per il bene di questo Sistema, cui ho dedicato tutte le mie forze.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. The main headline is 'Ultimo Comitato della gestione Corsini' with a sub-headline: 'Auguro al mio successore un buon lavoro. Lasciamo tanto in eredità'. Below the headline is a photograph of a meeting around a conference table. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo e-mail', and a 'PUBBLICITÀ' button. Below the form are several small article teasers with titles like 'Varec consegna la "Coral Compass"', 'Prima della elettrifica al porto di Trieste', 'Ultimo Comitato della gestione Corsini', 'Da Genova contribuisce a master plan di Genova', and 'Novesetec approvato il programma'. At the bottom, there is a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' with links to 'DIRITTO DI GESTIONE MARITTIMA SOSTITUIBILE', 'SISTEMA PORTUALE', and 'ALESSANDRO CORNIGLIANO'.

L' eredità della gestione Corsini

di Redazione Port News

Il terminal container della Darsena Europa sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell' Ente, ai fini della sua realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente **Stefano Corsini**, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare prima dell' approvazione definitiva da parte dell' organo di indirizzo di Palazzo Rosciano. Quello di oggi è stato peraltro l' ultimo comitato della gestione **Corsini**: "Abbiamo ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il decreto di nomina del presidente Guerrieri, che comincerà a lavorare da lunedì prossimo. Dialogheremo con lui per consentirgli di iniziare il mandato nel migliore dei modi" ha dichiarato il presidente uscente, che ha aggiunto: "La decisione di integrare il programma triennale dei lavori pubblici con l' intervento della prima fase della DE è un passaggio fondamentale che consente a chi mi succederà di programmare lo sviluppo dell' opera in una cornice già definita". Nella riunione, **Corsini** ha inoltre annunciato di aver predisposto un provvedimento di specifica regolamentazione e concreta attuazione dell' art. 199, comma 1, lettera 'a' del Decreto-legge n. 34/2020. Come noto, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall' emergenza COVID - 19, le Autorità di sistema portuale possono disporre la riduzione dell' importo dei canoni concessori ex art. 18 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri- E' previsto che la riduzione trovi applicazione nei confronti dei soggetti concessionari che dimostrino di aver subito, nei periodi compresi tra il 1° febbraio e il 30 giugno 2020 nonché tra il 1° luglio e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato superiore al 20% rispetto al valore registrato nel medesimo periodo dell' anno 2019. A tali soggetti è previsto venga applicata una riduzione del canone concessorio definitivo (comprensivo di eventuali abbattimenti e/o maggiorazioni previsti dalla vigente regolamentazione) riferito al periodo 1° gennaio 2020 - 31 dicembre 2020, in proporzione alla subita riduzione percentuale del fatturato e al netto della franchigia individuata. A fine riunione, il presidente **Corsini** ha voluto ringraziare i membri del Comitato per l' impegno e la professionalità dimostrate in questi quattro anni. "Insieme abbiamo costruito questo Sistema Portuale. Passo dopo passo, mattoncino dopo mattoncino, abbiamo consentito ai nostri scali portuali di traguardare nuove prospettive di sviluppo. Lasciamo in eredità una solida visione di prospettiva per i nostri porti" ha detto. "I nuovi vertici avranno sicuramente il vantaggio di trovare tanti servizi e progetti già avviati dalla gestione uscente, attività che sono il frutto dell' impegno che non abbiamo lesinato fino all' ultimo giorno del nostro mandato. Ringrazio anche il segretario generale Massimo Provinciali per il supporto proattivo e mai scontato che ha saputo fornire. Un grazie anche ai dirigenti e dipendenti dell' Ente: le loro competenze e capacità rappresentano l' impalcatura dell' AdSP ed emergeranno ancora di più in futuro. Chiudo augurando a chi mi succederà tra pochi giorni un buon lavoro: mi rendo disponibile a mettere a disposizione anche in futuro le mie conoscenze e competenze per il bene di questo Sistema, cui ho dedicato tutte le mie forze".

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo

Me in

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

CHIATTI/OUT/RELI/SP/AR/ELI/MA/RO/CA/RA

SEARCH

NEWS

AMBIENTE

Autorità Portuali

Canalicchio

Contineristica

navale

Containership

Coronavirus

Crociere

Cura del ferro

Darsena Europa Dazi

Commercio

ESPO Europa

Gigantismo navale

GNL

Infrastrutture

Innovazione

tecnologica

Lavoro portuale

Logistica Portuale

Porto di Livorno

Porto di Piombino

Porto di Viareggio

Riforma portuale

Delrio

Rinfuse Liquide

Rinfuse solide

Servizi terminali

Shipping

Sicurezza

Stato di Livorno

Terminali

portuali

Traffici

10 Marzo 2021 — News

Saluti di conmiato

L' eredità della gestione

Corsini

di Redazione Port News

Il terminal container della Darsena Europa sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell' Ente, ai fini della sua realizzazione.

Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di Gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di Partenariato della

Ultimo Comitato della gestione Corsini

Il saluto e i ringraziamenti prima di passare il testimone a Luciano Guerrieri che comincerà a lavorare la prossima settimana LIVORNO - Si è tenuto l'ultimo Comitato di Gestione dell' Autorità di sistema portuale del presidente Stefano Corsini. "Abbiamo ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il decreto di nomina del presidente Guerrieri, che comincerà a lavorare da lunedì prossimo. Dialogheremo con lui per consentirgli di iniziare il mandato nel migliore dei modi", ha fatto sapere Corsini annunciando l' integrazione del programma triennale dei lavori pubblici con l' intervento della prima fase della Darsena europea. A fine riunione, il presidente Corsini ha voluto ringraziare i membri del Comitato per l' impegno e la professionalità dimostrate in questi quattro anni. "Insieme abbiamo costruito questo Sistema Portuale. Passo dopo passo, mattoncino dopo mattoncino, abbiamo consentito ai nostri scali portuali di traguardare nuove prospettive di sviluppo. Lasciamo in eredità una solida visione di prospettiva per i nostri porti. I nuovi vertici - ha aggiunto - avranno sicuramente il vantaggio di trovare tanti servizi e progetti già avviati dalla gestione uscente, attività che sono il frutto dell' impegno che non abbiamo lesinato fino all' ultimo giorno del nostro mandato. Ringrazio anche il segretario generale Massimo Provinciali per il supporto proattivo e mai scontato che ha saputo fornire. Un grazie anche ai dirigenti e dipendenti dell' Ente: le loro competenze e capacità rappresentano l' impalcatura dell' AdSP ed emergeranno ancora di più in futuro. Chiudo augurando un buon lavoro a chi mi succederà tra pochi giorni: mi rendo disponibile a mettere a disposizione anche in futuro le mie conoscenze e competenze per il bene di questo Sistema, cui ho dedicato tutte le mie forze".



Livorno, il lascito di Corsini: Darsena Europa inserita negli atti di pianificazione dell'AdSP

Livorno Il progetto per la realizzazione della Darsena Europa, il nuovo container terminal del porto di Livorno sarà inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. A dichiararlo è stato il presidente Stefano Corsini partecipando all'ultima riunione del Comitato di Gestione, prima dell'avvicendamento con Luciano Guerrieri. Il prossimo passaggio ha spiegato sarà la variazione del bilancio, che dovrà passare dall'esame dell'Organismo di partenariato della risorsa mare prima dell'approvazione definitiva da parte dell'organo di indirizzo di Palazzo Rosciano. La decisione di integrare il programma triennale dei lavori pubblici con l'intervento della prima fase della Darsena Europa ha aggiunto Corsini è un passaggio fondamentale che consente a chi mi succederà di programmare lo sviluppo dell'opera in una cornice già definita. Corsini ha dichiarato inoltre di aver predisposto un provvedimento di specifica regolamentazione e concreta attuazione dell'art. 199, comma 1, lettera a del decreto-legge n. 34/2020 che assegna alle Autorità di Sistema Portuale la facoltà di ridurre l'importo dei canoni concessori in considerazione del calo dei traffici portuali causato dalla crisi sanitaria del Covid-19. È previsto che la riduzione trovi applicazione nei confronti dei soggetti concessionari che dimostrino di aver subito, nei periodi compresi tra il primo febbraio e il 30 giugno 2020 e tra il primo luglio e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato superiore al 20% rispetto al valore registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019, ha puntualizzato Corsini. A fine riunione Corsini ha ringraziato i membri del Comitato per l'impegno, i dipendenti dell'ente e la professionalità dimostrate in questi quattro anni e il segretario generale Massimo Provinciali per il supporto proattivo e mai scontato che ha saputo fornire.



Shipping Italy

Livorno

Corsini saluta l'AdSP livornese rassicurando sul progetto della Darsena Europa

Il terminal container della Darsena Europa sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell'Ente, ai fini della sua realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell'arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del Bilancio, che dovrà passare dall'esame dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare prima dell'approvazione definitiva da parte dell'organo di indirizzo di Palazzo Rosciano si legge in una nota. Nei giorni scorsi Il Tirreno aveva sollevato il caso del possibile stop all'avvio della fase esecutiva della nuova infrastruttura a seguito di valore fuori dalla norma (con conseguente rischio di esclusione dalla deperimetrazione dell'area dai Siti d'interesse nazionale) nei sistemi di rilevamento dell'inquinamento sottomarino. Quella di oggi è stato l'ultimo comitato della gestione Corsini: Abbiamo ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il decreto di nomina del presidente Guerrieri, che comincerà a lavorare da lunedì prossimo. Dialogheremo con lui per consentirgli di iniziare il mandato nel migliore dei modi ha detto Corsini, che poi ha aggiunto: La decisione di integrare il programma triennale dei lavori pubblici con l'intervento della prima fase della Darsena Europa è un passaggio fondamentale che consente a chi mi succederà di programmare lo sviluppo dell'opera in una cornice già definita. Nella riunione, Corsini ha inoltre annunciato di aver predisposto un provvedimento di specifica regolamentazione e concreta attuazione dell'art. 199, comma 1, lettera a del Decreto-legge n. 34/2020 (decreto Rilancio). La norma, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall'emergenza Covid 19, consente alle Autorità di sistema portuale di disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori ex art. 18 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri. E' previsto che la riduzione trovi applicazione nei confronti dei soggetti concessionari che dimostrino di aver subito, nei periodi compresi tra il 1° febbraio e il 30 giugno 2020 nonché tra il 1° luglio e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato superiore al 20% rispetto al valore registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 ricorda la port authority toscana. A tali soggetti è previsto venga applicata una riduzione del canone concessorio definitivo (comprensivo di eventuali abbattimenti e/o maggiorazioni previsti dalla vigente regolamentazione) riferito al periodo 1° gennaio 2020 - 31 dicembre 2020, in proporzione alla subita riduzione percentuale del fatturato e al netto della franchigia individuata. A fine riunione, il presidente Corsini ha voluto ringraziare i membri del Comitato per l'impegno e la professionalità dimostrate in questi quattro anni. Insieme abbiamo costruito questo Sistema Portuale. Passo dopo passo, mattoncino dopo mattoncino, abbiamo consentito ai nostri scali portuali di traguardare nuove prospettive di sviluppo. Lasciamo in eredità una solida visione di prospettiva per i nostri porti sono state le parole del presidente uscente. I nuovi vertici avranno sicuramente il vantaggio di trovare tanti servizi e progetti già avviati dalla gestione uscente, attività che sono il frutto dell'impegno che non abbiamo lesinato fino all'ultimo giorno del nostro mandato.



La Darsena Europa sarà inserita negli atti di pianificazione dell' AdSP del Tirreno Settentrionale

Corsini annuncia il provvedimento per ridurre l' importo dei canoni concessori

Il progetto per la realizzazione della Darsena Europa, il nuovo container terminal del **porto** di **Livorno** che secondo le attese diventerà operativo nel

2024, sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ai fini della sua realizzazione. Lo ha annunciato oggi ai membri del Comitato di gestione dell' ente il presidente Stefano Corsini illustrando lo stato dell' arte del

procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio - ha spiegato - sarà la variazione del bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di

partenariato della risorsa mare prima dell' approvazione definitiva da parte dell' organo di indirizzo di Palazzo Rosciano. «La decisione di integrare il

programma triennale dei lavori pubblici con l' intervento della prima fase della Darsena Europa - ha sottolineato Corsini - è un passaggio fondamentale che

consente a chi mi succederà di programmare lo sviluppo dell' opera in una cornice già definita». Quella odierna è stata infatti l' ultima riunione del

Comitato di gestione presieduta da Corsini, giunto a fine mandato, a cui subentrerà Luciano Guerrieri, già presidente dell' Autorità Portuale di Piombino. Inoltre Corsini ha reso noto di aver

prelavorato un provvedimento di specifica regolamentazione e concreta attuazione dell' art. 199, comma 1, lettera "a"

del decreto-legge n. 34/2020 che assegna alle Autorità di Sistema Portuale la facoltà di ridurre l' importo dei canoni

concessori in considerazione del calo dei traffici portuali causato dalla crisi sanitaria del Covid-19. È previsto che la

riduzione trovi applicazione nei confronti dei soggetti concessionari che dimostrino di aver subito, nei periodi

compresi tra il primo febbraio e il 30 giugno 2020 e tra il primo luglio e il 30 novembre 2020, una diminuzione del

fatturato superiore al 20% rispetto al valore registrato nel medesimo periodo dell' anno 2019. A fine riunione Corsini

ha ringraziato i membri del Comitato per l' impegno e la professionalità dimostrate in questi quattro anni: «insieme -

ha evidenziato - abbiamo costruito questo sistema portuale. Passo dopo passo, mattoncino dopo mattoncino, abbiamo consentito ai nostri scali portuali di traghettare nuove prospettive di sviluppo. Lasciamo in eredità una solida

visione di prospettiva per i nostri porti. I nuovi vertici avranno sicuramente il vantaggio di trovare tanti servizi e progetti già avviati dalla gestione uscente, attività che sono il frutto dell' impegno che non abbiamo lesinato fino all' ultimo giorno del nostro mandato. Ringrazio anche il segretario generale Massimo Provinciali per il supporto proattivo e mai scontato che ha saputo fornire. Un grazie anche ai dirigenti e dipendenti dell' ente: le loro competenze e capacità rappresentano l' impalcatura dell' AdSP ed emergeranno ancora di più in futuro. Chiudo - ha concluso Corsini - augurando un buon lavoro a chi mi succederà tra pochi giorni: mi rendo disponibile a mettere a disposizione anche in futuro le mie conoscenze e competenze per il bene di questo sistema, cui ho dedicato tutte le mie forze».



Corsini annuncia il provvedimento per ridurre l'importo dei canoni concessori

Il progetto per la realizzazione della Darsena Europa, il nuovo container terminal del porto di Livorno che secondo le attese diventerà operativo nel 2024, sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ai fini della sua realizzazione. Lo ha annunciato oggi ai membri del Comitato di gestione dell'ente il presidente Stefano Corsini illustrando lo stato dell' arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio - ha spiegato - sarà la variazione del bilancio, che dovrà passare dall' esame dell' Organismo di

partenariato della risorsa mare prima dell' approvazione definitiva da parte dell' organo di indirizzo di Palazzo Rosciano.

«La decisione di integrare il programma triennale dei lavori pubblici con l' intervento della prima fase della Darsena Europa - ha sottolineato Corsini - è un passaggio fondamentale che consente a chi mi succederà di programmare lo sviluppo dell' opera in una cornice già definita».

Quella odierna è stata infatti l' ultima riunione del Comitato di gestione presieduta da Corsini, giunto a fine mandato, a cui subentrerà Luciano Guerrieri, già presidente dell' Autorità Portuale di Piombino.

Inoltre Corsini ha reso noto di aver predisposto un provvedimento di specifica regolamentazione e concreta attuazione dell' art. 199, comma 1, lettera "a" del decreto-legge n. 34/2020 che assegna alle Autorità di Sistema Portuale la facoltà di ridurre l' importo dei canoni concessori in considerazione del calo dei traffici portuali causato dalla crisi sanitaria del Covid-19.

È previsto che la riduzione trovi applicazione nei confronti dei soggetti concessionari che dimostrino di aver subito, nei periodi compresi tra il primo febbraio e il 30 giugno 2020 e tra il primo luglio e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato superiore al 20% rispetto al valore registrato nel medesimo periodo dell' anno 2019.

A fine riunione Corsini ha ringraziato i membri del Comitato per l' impegno e la professionalità dimostrate in questi quattro anni: «insieme - ha evidenziato - abbiamo costruito questo sistema portuale. Passo dopo passo, mattoncino dopo mattoncino, abbiamo consentito ai nostri scali portuali di traghettare nuove prospettive di sviluppo. Lasciamo in eredità una solida visione di prospettiva per i nostri porti. I nuovi vertici avranno sicuramente il vantaggio di trovare tanti servizi e progetti già avviati dalla gestione uscente, attività che sono il frutto dell' impegno che non abbiamo lesinato fino all' ultimo giorno del nostro mandato. Ringrazio anche il segretario generale Massimo Provinciali per il supporto proattivo e mai scontato che ha saputo fornire. Un grazie anche ai dirigenti e dipendenti dell' ente: le loro competenze e capacità rappresentano l' impalcatura dell' AdSP ed emergeranno ancora di più in futuro. Chiudo - ha concluso Corsini - augurando un buon lavoro a chi mi succederà tra pochi giorni: mi rendo disponibile a mettere a disposizione anche in futuro le mie conoscenze e competenze per il bene di questo sistema, cui ho dedicato tutte le mie forze».

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Giani al presidio degli operai Jsw

Piombino, il presidente della Regione ha promesso di contattare il ministro Giorgetti per la crisi Acciaierie

PIOMBINO Il presidente della Regione Eugenio Giani ieri sera alle 21 è arrivato al presidio delle Rsu Jsw di Fim, Fiom e Uilm in portineria, accettando così l' invito lanciato dai sindacati. Presente anche il consigliere regionale Gianni Anselmi. Giani ha spiegato che contatterà personalmente il ministro Giorgetti. Intanto stamani le organizzazioni sindacali avranno un incontro con la direzione aziendale, mentre i lavoratori Gsi sciopereranno. Sciopero di due ore indetto anche dalle Rsu Jsw e Piombino Logistics.

Fim, Fiom e Uilm avevano chiesto un incontro per discutere in merito alle notizie emerse sulla stampa relative alla bozza del Piano industriale presentata al Ministero dello Sviluppo Economico e sull' avvio delle procedure amministrative per la definizione del nuovo tracciato della 398. Sarà discussa anche la questione Gsi che «ha portato ad un accumulo di materiale non spedito con il rischio di fare ulteriore debito, il timore che il gruppo indiano trasferisca in India la produzione e l' uscita di un dirigente storico, ha portato la Rsu della Gsi a proclamare lo sciopero per domani (oggi, ndr) dalle 10 alle 14 e due ore a fine di tutti gli altri turni». A sostegno della vertenza Jsw, del presidio in corso della Rsu Fim, Fiom e Uilm e dell' iniziativa della Rsu della Gsi, la Rsu Jsw e Piombino Logistics hanno proclamato uno sciopero dalle 12.30 alle 14 per il primo turno e turno spezzato.

«Invitiamo i lavoratori in sciopero domani a partecipare al Presidio dove li aggiorneremo sugli esiti dell' incontro». Inoltre dalle 10 alle 14 si terrà un presidio volante della Rsu sotto i cancelli della portineria della direzione. Nel pomeriggio dalle 15.30 sarà attivo il link per diffondere ai lavoratori che non possono essere presenti le informazioni sull' incontro svolto la mattina.

Intanto in questi giorni di presidio, ormai quattro, in molti sono intervenuti per solidarietà e per portare il loro contributo. Dai sindaci Francesco Ferrari di Piombino, Jessica Pasquini Suvereto, Alberta Ticcianti di Campiglia, Andrea Benini di Follonica, ma anche Luciano Guerrieri presidente dell' **Autorità portuale**, l' onorevole della Lega Manfredi Potenti, il segretario della Federazione Pd Simone De Rosas, il presidente del consiglio comunale Massimo Giannellini, il capogruppo di Anna per Piombino, Anna Tempestini, il consigliere comunale Pd Laura Bardi, il consigliere comunale della Lega Vittorio Ceccarelli, il portavoce di Ascolta Piombino Riccardo Gelichi, Cinzia Bartalini di Leu, Paola Minelli di Sel, i coordinatori Rsu della Liberty Magona, i coordinatori Rsu della Tenaris Dalmine, Vincenzo Renda segreteria regionale Uil e Coordinatore regionale Uilm, Massimo Braccini segretario regionale Fiom e Fabrizio Zannotti segretario provinciale Cgil.

Maila Papi.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Giani la prossima settimana da Giorgetti «Il polo siderurgico è una nostra priorità»

Il presidente con Anselmi ha incontrato i sindacati e i lavoratori al presidio nella portineria Jsw che durerà fino a domani

CRISTIANO LOZITO

PIOMBINO. Il presidente della Regione Eugenio Giani assieme al consigliere regionale Gianni Anselmi ha fatto visita ieri sera al presidio di Fim, Fiom e Uilm nella portineria Jsw, arrivato al terzo giorno (e che proseguirà almeno fino a domani) per protestare contro il silenzio assoluto che regna sul presente e sul futuro delle acciaierie piombinesi.

David Romagnani (Fiom), Lorenzo Fusco (Uilm) e Valerio Pietrini (Fim) hanno rappresentato al presidente il quadro desolante di uno stabilimento che col secondo governo Conte aveva avuto assicurazioni sull' intervento da parte dello Stato, e che oggi naviga invece senza prospettive - tutti i treni di laminazione sono fermi - anche per l' assenza della proprietà.

Che peraltro ha presentato al ministero dello Sviluppo un Piano industriale di cui, pur non essendo pubblico, si conoscono i caratteri generali, agganciato quasi esclusivamente alle risorse dello Stato ma senza investimenti da parte del gruppo guidato da Sajjan Jindal.

I sindacati hanno fatto presente l' esigenza che «la politica torni a farsi sentire nella vertenza» e spinga per far sì «che nella maxicommissa delle rotaie con Rfi prospettata dal vicepresidente Marco Carrai siano inseriti dei vincoli alla proprietà indiana, per non correre il rischio che ottenuto il contratto la produzione si sposti altrove». Preoccupazione collegata al fatto che il piano del secondo lotto della strada 398 - su cui c' è un' intesa tra Comune e **Autorità portuale** - prevede di passare dentro la fabbrica «tagliando in due lo stabilimento e mettendo in discussione proprio il treno rotaie». Ma si è fatto cenno anche all' esigenza di formare il personale che da anni è in cassa integrazione «perché altrimenti anche se ci saranno altre forme di sviluppo, magari sul porto, i posti di lavoro verranno occupati da ditte e personale venuto da fuori».

Giani, che sulla vertenza piombinese ha spiegato di «essersi affidato ad Anselmi per la sua competenza e la conoscenza del territorio», ha annunciato che andrà «la prossima settimana con determinazione a parlare col nuovo ministro dello Sviluppo, Giancarlo Giorgetti, perché lo sviluppo del polo siderurgico è una priorità non solo per Piombino ma anche per la Toscana e per il Paese».

Ha spiegato di aver parlato con Carrai della questione Jsw, sostenendo che il vicepresidente esecutivo di Jsw «ha senz' altro messo un impegno che è sotto gli occhi di tutti ma si è trovato di fronte a dinamiche complesse», con ovvio riferimento all' atteggiamento del gruppo indiano.

Giani ha parlato inoltre della «possibilità di creare a Piombino un polo dell' idrogeno, perché il tema dell' energia sostenibile è fondamentale anche in vista delle opportunità offerte dal Recovery Plan, e in considerazione del fatto che molte risorse saranno destinate all' ambientalizzazione e alla costruzione di un modello di trasporti sostenibile che punti molto sulle rotaie. Anche per questo Piombino ha una prospettiva strategica nello sviluppo del Paese».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la protesta

Presidio sotto la direzione e Gsi si ferma per sciopero

Timori che l' azienda voglia trasferire la produzione di Gsi in India. Il sindacato incontra l' azienda per parlare del Piano e del tracciato della 398

piombino. La visita di Giani e Anselmi al presidio è avvenuta alla vigilia dell' incontro tra i sindacati e la direzione di Jsw, richiesto per riaprire un confronto e avere notizie sulla bozza del Piano industriale presentata al ministero dello Sviluppo Economico e sulla posizione dell' azienda dopo la notizia della definizione del nuovo tracciato individuato da **Autorità portuale** e Comune per il secondo lotto della strada 398.

Giornata che sarà segnata da uno sciopero in Gsi proclamato dalla rsu dalle 10 alle 14 e di due ore a fine di tutti gli altri turni. Grande la preoccupazione su Gsi dove si è verificato un accumulo di materiale prodotto non spedito «con il rischio di fare ulteriore debito - dice una nota del sindacato - e il timore che Jsw trasferisca in India la produzione».

A sostegno della vertenza Jsw, del presidio in corso della rsu Fim, Fiom e Uilm e dell' iniziativa della rsu della Gsi, le rsu Jsw e Piombino Logistics hanno proclamato uno sciopero dalle 12,30 alle 14 per il primo turno e turno spezzato.

«Invitiamo i lavoratori in sciopero - dicono i sindacati - a partecipare al presidio, che dalle 10 alle 14 sarà trasferito sotto i cancelli della direzione, dove li aggiorneremo sugli esiti dell' incontro».

-

CRISTIANO LOZITO



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la protesta

«Servono più controlli sul porto e nelle navi»

La lettera-denuncia di un elbano a Roma per curarsi «Sul traghetto tanta gente e mascherine sì e no»

PORTOFERRAIO. Pochi controlli, febbre non misurata, parecchi passeggeri senza mascherine e distanziamenti non certo rispettati. La situazione descritta a bordo di un traghetto non lascia tranquilli coloro che, in questa fase di pandemia, mettono in campo tutte le precauzioni richieste per limitare il contagio. E, in particolare, l' allentamento delle misure viene vissuto come una minaccia da chi, per determinate patologie, ha un sistema immunitario più debole e, per questo, dispone di scarsa protezione di fronte al contagio da Covid-19. Un lettore elbano, alle prese con una forma di leucemia che impone delle cure periodiche in una struttura di Roma, ha scritto una lettera al Tirreno per segnalare quanto avviene a Piombino da quando è scoppiata la pandemia.

«Ho aspettato un anno per parlare - racconta - sono un residente sull' isola e che per gravi motivi di salute devo spesso recarmi a Roma. La mia patologia mi impone più di altri di dover tenere sempre alta l' attenzione e cercare di evitare di prendere il virus che potrebbe essermi letale.

Ebbene dopo l' ultimo viaggio di ritorno, dopo aver fatto le cure nella capitale non ho potuto esimersi da scrivere questa lettera alla stampa».

L' elbano racconta quanto gli è capitato una volta arrivato a Piombino. «Ho preso la nave che era veramente piena - spiega - nessuno ha misurato la febbre a nessuno, tutti assembrati nei saloni, mascherine sì e no. A quel punto chiedo al personale marittimo se era possibile rimanere in auto nel garage e anche questo mi viene negato. Ho fatto delle domande, a proposito della misurazione della temperatura e mi è stato risposto che la misuravano su altre navi, ho chiesto come mai non potevo rimanere in macchina e mi è stato risposto per motivi di sicurezza.

Ma la sicurezza anti Covid?».

Il lettore elbano si dice «veramente avvilito e arrabbiato - continua - ora che la Sardegna è zona bianca, grazie alla saggezza dei suoi amministratori, non potremmo anche noi adottare le misure che già si applicano per entrare nell' isola? Cosa serve? Perché i nostri amministratori non si adoperano per tale operazione? Controllare le città non è facile - continua nella lettera il lettore - ma controllare un' isola sì. Io - conclude - amo, l' isola ma davvero, il mio sogno a prescindere dalle mie esigenze, è quello di vedere un' isola Covid free grazie alla lungimiranza degli amministratori che non dovrebbero dipendere da Piombino o Livorno, (province, enti, Autorità portuali o regione) che dovrebbero combattere le ingiustizie che gli isolani soffrono quasi quotidianamente».

--

The collage contains several news snippets from the 'Elba XIV' edition of 'Il Tirreno'. The main headline reads 'Si è spento il grande sorriso di Maria Teresa Torrissi'. Below it, there is a photo of an elderly woman and a short article. To the right, another article is titled 'Alunno contagiato, lezioni a distanza per una classe prima'. Below that, there is a photo of a man in a suit and an article titled 'La Regione presenta i mondiali di Capoliveri'. The clippings are arranged in a grid-like fashion, showing various news items and photographs.

Mercato ittico alla banchina sud Dragaggio e nave per la Croazia

FRONTE DEL PORTO Il mercato ittico all'ingrosso attraversa il fiume per trovare casa nei locali dell'ex stazione marittima di proprietà del demanio. E' quanto prevede la delibera approvata ieri dalla giunta comunale su proposta dell'assessore Alfredo Cremonese. «Un passaggio reso possibile dall'accordo sancito con la Camera di commercio. L'ente del presidente Gennaro Strever ha accettato di cederci quella struttura sulla banchina sud - ha spiegato l'assessore - consentendoci in questo modo di partecipare al bando della Regione per un finanziamento di oltre un milione da destinare proprio all'innovazione tecnologica del mercato ittico stesso. Invece il mercato ittico al dettaglio resta al momento dov'è perché legato al progetto commerciale del miglio zero» ha precisato l'assessore. Il progetto di riqualificazione del mercato ittico all'ingrosso, per la partecipazione al bando regionale, è stato affidato all'architetto Andrea Mammarella.

Tutto ciò premesso, la migrazione del mercato ittico apre scenari su più fronti legati da un lato al futuro sviluppo della pesca e del porto e dall'altro allo sviluppo della banchina nord sulla quale il sindaco Carlo Masci ha già anticipato di voler realizzare una grande piazza affacciata sul fiume con spazi culturali e turistici che avranno nel Museo del Mare e nel Museo d'arte contemporanea all'ex Fea i due poli di maggiore richiamo e interesse.

Il trasferimento del mercato ittico all'ingrosso nell'ex stazione marittima è visto con grande favore dalla marineria e da Riccardo Padovano, che rappresenta Pescara all'Autorità di sistema portuale del medio Adriatico ad Ancona: «La banchina sud del porto consente l'ormeggio dei pescherecci più grandi e dunque l'attività ne avrà un vantaggio. Stiamo cercando di far attivare le colonnine, già predisposte, per fornire acqua e energia elettrica alle barche, come da tempo chiediamo al sindaco insieme con i vertici dell'associazione Armatori Francesco Scordella e Massimo Camplone». Ma è sul futuro del porto che Padovano confida in una svolta: «Con il Provveditorato, che abbiamo incontrato ad un tavolo con Sospiri, stiamo discutendo per avere un dragaggio già in primavera, grazie a 800mila euro già stanziati, e con l'Authority di Ancona guardiamo alla possibilità di portare per l'estate un collegamento Ro-Ro con la Croazia, se ci saranno le condizioni.

La stazione marittima non sarebbe disponibile ma la biglietteria potrebbe trovare agevolmente posto su parte della banchina commerciale che stiamo liberando dai fanghi».

P.Ver. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Sequestro al porto

Nel pullman taniche piene di alcol Oltre 221 litri arrivati dall' Albania

Gli agenti sono stati insospettiti da un anomalo aumento dei bus nonostante la pandemia in corso

Taniche e bottiglie in plastica contenenti 221,5 litri di alcolici, prodotti artigianalmente se non addirittura in casa. E' il carico scoperto e sequestrato dai funzionari delle Dogane durante i controlli di prevenzione e repressione dei traffici illeciti, svolti all' interno del **porto** dorico. Il materiale è stato trovato all' interno di un pullman turistico che era appena sbarcato da un traghetto in servizio di linea con l' Albania. Gli agenti delle Dogane avevano infatti recentemente riscontrato un anomalo incremento di pullman nonostante il traffico turistico non sia ancora ripreso pienamente. Durante il controllo del mezzo, a fronte di un solo passeggero a bordo, si è deciso di perquisire il bagagliaio del mezzo all' interno del quale erano presenti molti colli di varia natura. Tra questi, i 26 diversi contenitori in plastica, per una capacità totale di oltre 220 litri di prodotto alcolico, del tutto privo di documenti commerciali e fiscali che ne giustificassero provenienza e circolazione. Utilizzando l' apposita strumentazione in dotazione, i funzionari hanno accertato il grado alcolico del prodotto. Il carico è stato quindi sequestrato, a tutela dell' erario e della salute dei consumatori, scongiurando l' eventuale immissione in consumo di prodotti potenzialmente dannosi. L' operazione ha confermato nuovamente la capacità delle Dogane di interpretare un ruolo essenziale al servizio della collettività e la salute dei consumatori.

Foto con le armi in pugno sul web: bloccati
La polizia ha sequestrato le immagini pubblicate su Instagram riuscendo a rintracciare a due Sileri. Si trattava di possessori senza licenza

Nel pullman taniche piene di alcol Oltre 221 litri arrivati dall' Albania
Chiuso il secondo sequestro di un pullman turistico che era appena sbarcato da un traghetto in servizio di linea con l' Albania. Gli agenti delle Dogane avevano infatti recentemente riscontrato un anomalo incremento di pullman nonostante il traffico turistico non sia ancora ripreso pienamente.

L'assicurazione online è falsa Due automobilisti si ritrovano anche con i mezzi sequestrati
L'assicurazione online è falsa. Due automobilisti si ritrovano anche con i mezzi sequestrati.

Pullman carico di alcolici illegali

Scoperti in porto dai funzionari dell'Adm: 220 litri nel bagagliaio del bus turistico

ANCONA Oltre duecentoventi litri di prodotti alcolici di dubbia provenienza illecita sono stati scoperti e sequestrati dai funzionari dell' Agenzia Dogane e Monopoli di Ancona, in servizio presso il **porto** dorico, nel corso della quotidiana attività di prevenzione e repressione dei traffici illeciti. Le taniche e le bottiglie in plastica, contenenti i prodotti alcolici di produzione artigianale, se non addirittura casalinga, per un totale di 221,5 litri, sono stati ritrovati all'interno di un pullman turistico, appena sbarcato dalla motonave in servizio di linea con l' Albania. I funzionari dell' Adm hanno riscontrato recentemente un anomalo incremento di pullman nonostante il traffico turistico non sia ancora ripreso pienamente.

Durante il controllo del mezzo, i funzionari si sono insospettiti poiché, a fronte di un solo passeggero a bordo, nel bagagliaio erano presenti molti colli di varia natura, tra i quali erano nascosti ventisei diversi contenitori in plastica, per una capacità totale di oltre 220 litri di prodotto alcolico, del tutto privo di documenti commerciali e fiscali che ne giustificassero la provenienza e la circolazione. Utilizzando l' apposita strumentazione in dotazione, i funzionari hanno accertato il grado alcolico del prodotto, che è stato poi immediatamente sottoposto a sequestro, a tutela dell' erario e della salute dei consumatori, scongiurando l' eventuale immissione in consumo di prodotti potenzialmente dannosi. L' operazione conferma ancora una volta la capacità di Adm di interpretare un ruolo essenziale al servizio della collettività, assicurando la tutela della salute dei consumatori e salvaguardando nel contempo le esigenze finanziarie dello Stato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Plastiche in mare, quelle raccolte dei pescatori saranno smaltite a terra

Luigi Benelli

PESARO - Plastiche in **mare**, decisivo il ruolo dei pescatori per l' ambiente. 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 rinvenuti in **mare**. Nello specifico si parla di rifiuti marini, ovvero quelli abbandonati in **mare** e accidentalmente raccolti nel corso delle attività di pesca. «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. 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». L' impegno del Comune di Pesaro o 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 . 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. «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».



Protesta a Fiumicino, 'No a nuovo progetto porto Crociere'

Oggi prevista Asta concessione demaniale porto turistico

Un centinaio di persone sta manifestando questa mattina sulla scalinata panoramica e davanti alla sede comunale di Fiumicino per dire no all' ipotesi di rilancio di un nuovo progetto di porto turistico o **crocieristico** nell' area dove doveva sorgere il "Porto turistico della Concordia", a ridosso del vecchio Faro, progetto poi fallito. L' area, estesa, da anni, è interdetta e sono visibili i segni di abbandono dopo il mancato decollo del vecchio progetto da 1500 posti barca, in cui era stato completato solo l' antemurale. La protesta è organizzata dai "Tavoli del Porto", che riunisce associazioni, collettivi e comitati, in coincidenza oggi dell' asta per la cessione del ramo di azienda e della concessione demaniale novantennale con manufatti ed opere per la realizzazione del Porto Turistico. Esprimono forti perplessità sull' impatto che l' opera potrebbe avere, vista la vicinanza con il porto di Ostia ed il progetto in corso del porto commerciale nella zona nord di Fiumicino, su sicurezza idrogeologica, erosione, salute, viabilità. "Fiumicino non è in svendita - affermano i manifestanti che esibiscono bandiere con lo slogan "No Porto" - oggi verrà messa all' asta la concessione demaniale col progetto di costruire un secondo porto con navi da crociera oltre a quello che sta per partire sul porto canale, anche questo con funzione crocieristica. Vogliamo un utilizzo sostenibile dell' area e stiamo lavorando ad un progetto alternativo, incentrato sulle caratteristiche ambientali e storiche del territorio e di tutta l' area alla foce del Tevere". (ANSA).



Civitavecchia porto di collegamento tra Europa ed Africa

CIVITAVECCHIA - Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino candida Civitavecchia a diventare l' infrastruttura di riferimento nei collegamenti 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 presidente in una recente intervista all' AdnKronos - l' Authority promuoverà interventi volti allo sviluppo di linee marittime strategiche con

Il presidente dell' **Adsp** Pino Musolino candida lo scalo a diventare infrastruttura di riferimento Condividi CIVITAVECCHIA - Il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino candida Civitavecchia a diventare l' infrastruttura di riferimento nei collegamenti 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 presidente in una recente intervista all' AdnKronos - l' Authority 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». Obiettivi a breve medio termine quello di far sì che Civitavecchia, porto della Capitale, possa essere finalmente riconosciuto, in ambito europeo, come porto Core e quello di intercettare fondi adeguati, anche attraverso le risorse messe a disposizione con il Recovery, "che potranno essere utilizzate - ha aggiunto Musolino - 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, 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. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

È l'obiettivo che si pone Musolino Potenziare le Autostrade del Mare Civitavecchia porta per l'Africa

Il presidente punta sulle risorse del Recovery e sul porto Core 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 (ZIs), in grado di creare le condizioni favorevoli per l' attrazione di nuovi investimenti. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Tre 'cestini galleggianti' per ripulire la darsena di Porto Salvo a Gaeta; l'iniziativa dell'Adsp

Stanno per arrivare alla darsena di Porto Salvo a Gaeta, tre raccoglitori di rifiuti galleggianti con un brevetto australiano, denominati 'Seabin Project'. Si tratta di un provvedimento preso dall' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale** a favore del miglioramento ambientale della sicurezza delle imbarcazioni da pesca. I fondi arrivano dalla comunità europea e l' Adsp, proprio in questi giorni, ha concluso l' iter di gara. I dispositivi 'Seabin Project', che hanno ottenuto dall' Adsp importanti riscontri in termini di funzionalità e sostenibilità ambientale anche all' interno del porto canale di Fiumicino, sono di fatto costituiti da un cesto raccoglitore immerso nell' acqua che, grazie al collegamento ad una pompa elettrica a basso consumo, viene dotato di un flusso di aspirazione continua ed autonoma per 'catturare' i rifiuti galleggianti di piccolo taglio (da 0 a 60 centimetri) e i micro rifiuti. Si tratta, in particolar modo, delle plastiche e delle microplastiche sino a 2 millimetri che vengono raccolte all' interno di un sacchetto composto da fibre naturali. Questo tipo di pattumiere galleggiante ed automatizzato è dotato di un filtro separatore che ripulisce l' acqua rimessa in mare e di un sacchetto che, una volta riempito, dovrà essere svuotato dalla ditta concessionaria dell' Adsp per il successivo avvio a discarica del contenuto. Questi impianti inoltre hanno un inesistente impatto ambientale e hanno soprattutto la capacità di assorbire idrocarburi dispersi in galleggiamento ripulendo di fatto lo specchio acqueo della darsena Porto Salvo di Gaeta. L' installazione dei tre 'Seabin Project' segue un altro intervento promosso ed appaltato dall' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale**, quello della pulizia dei fondali antistanti la banchina di riva e del molo di sopraflutto della stessa darsena.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nuovi terminal container: Napoli frena, Livorno forse s'incaglia e Civitavecchia prova ad accelerare

Negli ultimi giorni sono emerse alcune novità importanti riguardanti i progetti di nuovi terminal container di cui si parla da molti anni nei porti di Civitavecchia, Napoli e Livorno. Nello scalo laziale il nuovo presidente della locale **AdSP**, Pino Musolino, in occasione della visita di una delegazione parlamentare composta dai capigruppo della IX Commissione permanente della camera dei Deputati (Trasporti) e guidata dall'onorevole Raffaella Paita, ha sottolineato l'importanza di inserire il porto di Roma nella rete core' dei corridoi europei e reperire le risorse finanziarie per le opere infrastrutturali previste a completamento del piano regolatore portuale. Fra le varie opere citate, Musolino ha posto particolare attenzione alla Darsena Energetica Grandi Masse (terminal multipurpose e container), opera per la quale è stato chiesto di inserire il relativo finanziamento nell'elenco delle opere da approvare entro giugno nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr). A Napoli, invece, una delle prime mosse del nuovo presidente dell'**AdSP** del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, dopo il suo insediamento è stata l'annullamento della delibera firmata a gennaio dal suo predecessore, Pietro Spirito, per indire una gara finalizzata a un ulteriore allargamento del futuro terminal container già in costruzione. Bisogna che si consultino sui destini di quell'area i rappresentanti della Regione, del Comune, per parti sociali, i cittadini che vivono in un territorio difficile ha spiegato Annunziata al Corriere del Mezzogiorno. «Forse per fare in fretta quel confronto finora non c'è stato. Ecco il motivo della revoca del bando. Ripartiremo entro un paio di mesi con le idee più chiare dopo aver ascoltato tutte le componenti in gioco». Il valore economico di questa gara era superiore ai 5 milioni di euro. Potrebbe subire quantomeno un rallentamento anche il nuovo maxi-progetto della Darsena Europa di Livorno dopo che, come rivelato da Il Tirreno, i termometri biologici dello scalo (allevamenti di cozze posizionati a ridosso delle casse di colmata per accogliere i materiali derivanti dai dragaggi) hanno rivelato uno sfioramento dei valori rilevati di benzopirene. Per questa ragione l'Istituto superiore di sanità pare si sia messo di traverso rispetto alla possibilità di una deperimetrazione dell'area in questione dai Sin (Siti d'interesse nazionale) da parte del Ministero dell'Ambiente.



Informazioni Marittime

Napoli

Sistema portuale Campania, 2020 in calo del 6,8 per cento

A dicembre in recupero le rinfuse solide a Napoli e i rotabili a Salerno

Rispetto ai dati di gennaio scorso, che arrivavano fino a novembre scorso, l'ultimo mese del 2020 per il sistema portuale della Campania si chiude in leggero recupero. Nel mese di dicembre crescono in particolare le rinfuse solide nel porto di Napoli e i rotabili a Salerno. Il traffico complessivo, rende noto l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, si è attestato sulle 30,78 milioni di tonnellate, in calo del 6,8 per cento (era -6,9 per cento tra gennaio e novembre). Le rinfuse liquide sono in calo del 12,6 per cento, quelle solide crescono del 3,7 per cento. Il traffico delle merci varie in colli cala del 6,1 per cento. I passeggeri trasportati sono stati 3,49 milioni, oltre quattro milioni in meno sul 2019, in calo quindi di circa il 56 per cento. I crocieristi sono stati appena 28,176, quando nel 2019 sono stati 1,45 milioni, in calo quindi del 98 per cento. Il traffico di container - mettendo insieme Napoli e Salerno - è stato pari a 956,385 TEU, in calo del 14 per cento. Nello specifico, il porto di Napoli ha movimentato 643,540 TEU, in flessione del 5,6 per cento, mentre Salerno ha movimentato 377,886 TEU, in calo dell'8,7 per cento. Per maggiori informazioni, cliccare qui. - credito immagine in alto.



Cronache di Salerno

Salerno

Il fatto - Il presidente della Culp Flavio Gioia chiede garanzie alla Regione

"Vaccinare la comunità portuale", l' appello di Vincenzo D' Agostino

Vaccinare la comunità portuale: è quanto chiede al governatore della Regione Campania Vincenzo De Luca il presidente della Culp Flavio Gioia, Vincenzo D' Agostino: "Siamo consapevoli degli sforzi che la Regione Campania sta attuando per concretizzare le indicazioni del Piano vaccinale anti Covid-19 e per ottimizzare tutti i processi organizzativi e gestionali dello stesso, ma è necessario intervenire sulle priorità.

Oltre alle strutture socio -sanitarie, alle Rsa, va presa in considerazione, urgentemente, la comunità portuale", ha dichiarato D' Agostino che, come presidente della compagnia portuale di Salerno, si unisce alla richiesta delle Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, UilTrasporti e di **Assoporti**, ritenendo che la vaccinazione contro il Covid19 sia lo strumento utile a garantire l' esercizio delle attività in piena sicurezza a tutti gli operatori coinvolti nel Porto di Salerno nonché delle loro famiglie. "Grazie all' impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, il Porto di Salerno non si è mai fermato durante l' emergenza sanitaria e questo ha garantito l' approvvigionamento dei beni essenziali non solo alla Città di Salerno, ma a tutto il Paese.

Quindi bisogna inserire prioritariamente nel piano vaccinale anti Covid-19 definito dal Ministero della Salute, i lavoratori operanti nel settore del trasporto e della logistica", ha aggiunto il numero uno della Flavio Gioia.

PRIMO PIANO
Pacienti in dialisi lasciano un appello disperato alla regione Campania, scatenata per chi sotto di loro c'è
Vaccini, intere categorie dimenticate
Allarme mascherine dannose in Italia. 4 negozi che vendono il prodotto

La ha distribuito il suo figlio Nico
«Se il lockdown nei weekend non aiuta a salvare le attività con i ristoranti»

QUADRIFOGLIO
L'ALBERGO DI SALERNO CHE HA FATTO IL PASSAGGIO DA UNO DEI PIÙ GRANDI RISTORANTI DEL MONDO A UNO DEI PIÙ GRANDI RISTORANTI DEL MONDO

Salerno, "Vaccinare urgentemente la comunità portuale"

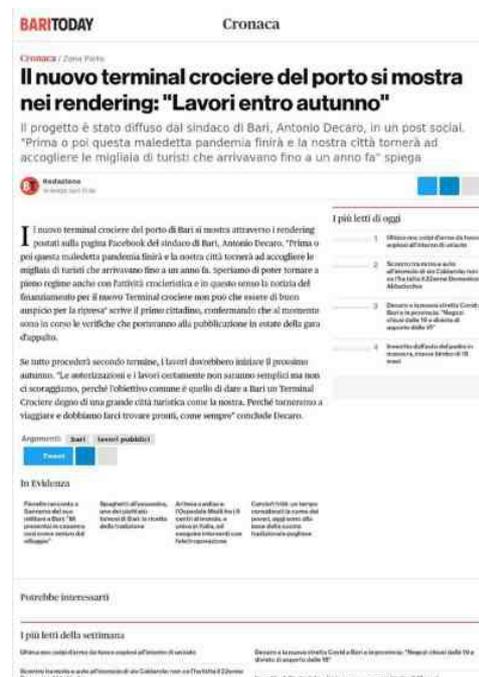
"I lavoratori non si sono mai fermati durante l' emergenza garantendo approvvigionamento dei beni" Condividi mercoledì 10 marzo 2021 alle 12.43 Salerno . "Siamo consapevoli degli sforzi che la Regione Campania sta attuando per concretizzare le indicazioni del Piano vaccinale anti Covid-19 e per ottimizzare tutti i processi organizzativi e gestionali dello stesso, ma è necessario intervenire sulle priorità." Sono le parole del presidente della cooperativa unica lavoratori del porto Flavio Gioia, Vincenzo D' agostino che, in una nota, chiede "urgentemente" di vaccinare la comunità portuale. "Oltre alle strutture socio-sanitarie, alle RSA e agli istituti scolastici, va presa in considerazione, URGENTEMENTE, la comunità portuale. Grazie all' impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, il Porto di Salerno non si è mai fermato durante l' emergenza sanitaria e questo ha garantito l' approvvigionamento dei beni essenziali non solo alla Città di Salerno, ma a tutto il Paese." "Quindi bisogna inserire prioritariamente nel piano vaccinale anti Covid-19 definito dal Ministero della Salute, i lavoratori operanti nel settore del trasporto e della logistica." "Come Presidente della Compagnia Portuale di Salerno, mi unisco alla richiesta delle Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, UilTrasporti e di **Assoporti**, ritenendo che la vaccinazione contro il Covid19 sia lo strumento utile a garantire l' esercizio delle attività in piena sicurezza a tutti gli operatori coinvolti nel Porto di Salerno nonché delle loro famiglie."



Il nuovo terminal crociere del porto si mostra nei rendering: "Lavori entro autunno"

Il progetto è stato diffuso dal sindaco di Bari, Antonio Decaro, in un post social. "Prima o poi questa maledetta pandemia finirà e la nostra città tornerà ad accogliere le migliaia di turisti che arrivavano fino a un anno fa" spiega

Il nuovo terminal crociere del **porto** di **Bari** si mostra attraverso i rendering postati sulla pagina Facebook del sindaco di **Bari**, Antonio Decaro. "Prima o poi questa maledetta pandemia finirà e la nostra città tornerà ad accogliere le migliaia di turisti che arrivavano fino a un anno fa. Speriamo di poter tornare a pieno regime anche con l'attività crocieristica e in questo senso la notizia del finanziamento per il nuovo Terminal crociere non può che essere di buon auspicio per la ripresa" scrive il primo cittadino, confermando che al momento sono in corso le verifiche che porteranno alla pubblicazione in estate della gara d'appalto. Se tutto procederà secondo termine, i lavori dovrebbero iniziare il prossimo autunno. "Le autorizzazioni e i lavori certamente non saranno semplici ma non ci scoraggiamo, perché l'obiettivo comune è quello di dare a **Bari** un Terminal Crociere degno di una grande città turistica come la nostra. Perché torneremo a viaggiare e dobbiamo farci trovare pronti, come sempre" conclude Decaro.



In arrivo 750 milioni di euro per finanziare progetti in 5 scali pugliesi

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 (nella foto) 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.



CARABINIERI SI TRATTA, RISPETTIVAMENTE, DEI SOTTOTENENTI FRANCESCO RECCIA E FRANCESCO ANTONINO

Parcheggio a Costa Morena risistemazione ormai vicina

Parcheggio per tir e autoveicoli a Costa Morena, risistemazione in dirittura d'arrivo.

A darne comunicazione è il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, che ha poi spiegato che presto verrà formalizzato un contratto preliminare nell' ambito di un protocollo d' intesa che verrà sottoscritto tra il Comune di Brindisi, la stessa **Autorità** di **sistema portuale** e il Consorzio Asi. Nel protocollo, inoltre, è previsto l' acquisto da parte dell' Asi delle proprietà comunali necessarie alla realizzazione del progetto, l' esecuzione dei lavori da parte del consorzio, la consegna del parcheggio all' **Autorità** e il successivo trasferimento di tutte le proprietà all' **Autorità** dopo il decorso dei 5 anni dal collaudo.

L' iniziativa rientra nell' ambito del programma comunitario Interreg V Italia Grecia de.



Brindisi Report

Brindisi

Sistemazione parcheggio Costa Morena: a breve il protocollo

BRINDISI - Sarà formalizzato a breve un protocollo d'intesa tra il Comune di Brindisi, l' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Meridionale** e il consorzio Asi che prevede la risistemazione del parcheggio per tir e auto a Costa Morena, nella zona industriale prossima al varco. A renderlo noto è Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Adspmam. Nel protocollo, inoltre, è previsto l' acquisto da parte del consorzio Asi delle proprietà comunali necessarie alla realizzazione del progetto, l' esecuzione dei lavori da parte del medesimo consorzio, consegna del parcheggio all' **Autorità** e il trasferimento di tutte le proprietà all' **Autorità** dopo il decorso dei 5 anni dal collaudo. I tre enti partecipano al programma comunitario Interreg V Italia Grecia denominato "Dock-bi". A metà dicembre 2020, infatti, la Giunta regionale aveva rilasciato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Brindisi, Lecce e Taranto, l' autorizzazione paesaggistica ai sensi dell' art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell' art. 90 delle Nta del Pptr, in deroga ai sensi dell' art. 95 delle medesime Nta, con prescrizioni.



MANFREDONIA COMINCIA A DELINEARSI UN RUOLO PER LO SCALO SIPONTINO A SERVIZIO DELL' INTERA CAPITANATA

Rilancio del porto industriale stanziati altri fondi dall' Autorità

Il bacino alti fondali indispensabile dopo vent' anni di abbandono

MANFREDONIA. C' è anche il progetto di rifunzionalizzazione del porto industriale tra i progetti ammessi a finanziamento per oltre 750 milioni di euro di fondi potenziali assegnati all' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, per opere da realizzare nei cinque porti facenti capo all' AdSPMAM, vale a dire Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli. Una ammissione di progetti ad un cospicuo finanziamento destinato a rivoluzionare l' assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del **sistema**, a rendere gli scali sviluppati e competitivi, indirizzarli in una logica orientata al mercato.

E' questo un significativo successo delle politiche messe in campo dal presidente dell' AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi, e perseguiti con gli opportuni supporti tecnici e strategici che connotano con sempre maggiore nitidezza il ruolo funzionale dello scalo marittimo di Manfredonia in un contesto nel quale il **"sistema portuale"** come con figurato agirà da propulsore dei singoli sviluppi.

«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» rileva il presidente Ugo Patroni Griffi. «Abbiamo lavorato alacremente per produrre per ciascuna realtà **portuale**, 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». Patroni Griffi esorta «tutti gli altri stakeholders a 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». Un richiamo opportuno e che, a seconda delle risposte locali che si attiveranno, dipenderà il successo dell' impresa.

Per il rilancio della portualità di Manfredonia, importanza fondamentale acquista la realizzazione delle opere per la rifunzionalizzazione del bacino **portuale** alti fondali rimasto colpevolmente abbandonato da oltre un ventennio durante il quale pure era stato creato il presupposto amministrativo (l' **Autorità portuale** di Manfredonia) decisivo per programmare e realizzare i necessari interventi per assicurare l' operatività del porto. Sono mancate le competenze giuste per promuovere un porto che sta pian piano riemergendo dal buio in cui era stata cacciato. L' incremento dei traffici marittimi, la spia più attendibile, ma soprattutto una organica progettualità che ha coinvolto le strutture di servizio (ZEZ e Zfp, mobilità, dotazioni tecniche, nastri trasportatori), rendono questo scalo marittimo particolarmente razionale e supportano le positive prospettive che si annunciano.

Le opere necessarie alla rifunzionalizzazione del porto sipontino sono state presentate e illustrate da Patroni Griffi a gennaio scorso in una pubblica audizione a Manfredonia, il costo complessivo è di 120milioni di euro provenienti dal Recovery Plan.

«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 all' attività di collegamento fra porti aventi natura, specializzazioni e interdipendenze diverse, ha prevalso il lavoro di gruppo dell' Ente: una garanzia per il lavoro che ci aspetta».





«La Regione acceleri la cessione delle aree Corap a Rfi e Authority»

GIOIA TAURO Stop al "balletto" sulla cessione delle aree di competenza Corap all' **Autorità portuale** e a Rfi: lo chiedono in una nota congiunta i parlamentari calabresi del M5S Giuseppe Auddino, Anna Laura Orrico, Massimo Misiti, Riccardo Tucci e Alessandro Melicchio che evidenziano ancora una volta l'impellente necessità che la Regione consenta il passaggio delle due aree del porto di Gioia Tauro attualmente di competenza dell'ente regionale, l'area industriale del retroporto e il raccordo ferroviario, rispettivamente all' **Authority** e a Rfi.

Entrambe le questioni sono all'ordine del giorno di una riunione che si terrà la prossima settimana.

«A causa della mancata concessione dell'area del retroporto all' **Autorità portuale** - evidenziano i pentastellati - non sono stati spesi i due milioni di euro previsti per il 2020 e, adesso, non possiamo permetterci di sprecare altre occasioni! Nella manovra finanziaria dello scorso anno fu inserita, con un nostro emendamento, una spesa di 6 milioni di euro per il triennio 2020-2022, per la realizzazione di opere di riqualificazione, in particolare nell'ambito della viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano dell'area industriale di Gioia Tauro. La mancata cessione dell'area del retroporto da parte della Regione Calabria all' **Authority** ha fatto sì che le risorse stanziare per l'avvio dei cantieri nel 2020 rimanessero bloccate al Mit. Mentre l'area industriale retroportuale continua a trovarsi in condizioni indegne di un Paese civile!».

I parlamentari auspicano dunque che la riunione abbia un esito positivo per entrambe le problematiche: «L' **Autorità portuale**, ente attuatore dei lavori - rimarcano - dovrà essere messa in grado di avviare i cantieri sbloccando le risorse destinate alla riqualificazione dell'area industriale per il 2021 e 2022, senza perdere gli altri finanziamenti per cui abbiamo lavorato tanti mesi insieme all'ultimo governo Conte». Allo stesso modo, per quanto riguarda la cessione del raccordo ferroviario di 4 km a Rfi (che collega la stazione di Rosarno allo scalo gioiese), trasferimento previsto dall'art. 208 del Decreto Rilancio di luglio scorso: «Sono passati più di sette mesi - osservano - dalla conversione del decreto e, ancora, non ci si rende conto di quanto grandi saranno i benefici del trasferimento del collegamento ferroviario Rosarno-San Ferdinando e del relativo impianto al gestore dell'infrastruttura nazionale».

d.l.

L'argomento è sul tavolo di una riunione convocata per la prossima settimana.



M GIOIA TAURO Il monito di cinque parlamentari Cinque Stelle alla Regione Calabria

«Le aree Corap passino ad Autorità portuale ed Rfi»

GIOIA TAURO - I parlamentari calabresi del Movimento 5 Stelle, Giuseppe Auddino, Anna Laura Orrico, Massimo Misiti, Riccardo Tucci, Alessandro Melicchio, hanno più volte evidenziato l'impellente necessità di azione da parte della Regione Calabria al fine di consentire il passaggio delle due aree insistenti nel Porto di Gioia Tauro attualmente di competenza dell'ente regionale Corap, l'area industriale del retroporto ed il raccordo ferroviario, rispettivamente all'**Autorità Portuale** e ad RFI. Entrambe le questioni sono ora all'ordine del giorno della riunione che si terrà la prossima settimana. «Adesso, questa riunione sia risolutiva di entrambe le problematiche poiché non abbiamo più tempo da perdere - sbottano i parlamentari - a causa della mancata concessione dell'area del retro porto all'**Autorità portuale** non sono stati spesi i due milioni di euro previsti per il 2020, e adesso non possiamo permetterci di sprecare altre occasioni. Nella manovra finanziaria dello scorso anno, infatti - spiegarono i pentastellati - fu inserita con un nostro emendamento, una spesa di 6 milioni di euro per il triennio 2020-2022, per la cui abbiamo lavorato tanti mesi insieme all'ultimo Governo Conte». I cinque parlamentari calabresi del M5S si auspicano adesso che la riunione abbia un esito positivo anche per quanto riguarda la cessione del raccordo ferroviario di quattro chilometri ad RFI, che collega la stazione di Rosarno allo scalo gioiese, trasferimento previsto dall'art 208 del Decreto Rilancio di luglio scorso. «Sono passati più di sette mesi, troppi, dalla conversione del decreto - aggiungono Auddino, Orrico, Misiti, Tucci e Melicchio - e ancora non ci si rende conto di quanto grandi saranno i benefici del trasferimento del collegamento ferroviario Rosarno - San Ferdinando e del relativo impianto, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, esso consentirebbe l'ammodernamento delle strutture ferroviarie gioiesi - concludono - ed il loro inserimento all'interno della rete nazionale».

p.c.



Porto di Gioia Tauro, M5S: «Fondi bloccati per l'inerzia della Regione»

Senza quel trasferimento non si possono spendere i soldi stanziati per il porto di Gioia Tauro, sei milioni di euro assegnati grazie a un emendamento dei parlamentari locali del M5S. Ma l'area del retroporto e il raccordo ferroviario sono ancora di competenza del Corap, ente che fa capo alla Regione, perché il loro passaggio all'**Autorità portuale** e ad Rfi non è ancora stato formalizzato. E così Giuseppe Auddino, Anna Laura Orrico, Massimo Misiti, Riccardo Tucci e Alessandro Melicchio sono tornati alla carica per sollecitare chi di dovere a darsi una mossa per sbloccare una situazione che rischia di trasformarsi nell'ennesima occasione sprecata per la Calabria. Neanche un centesimo speso finora. I cinque pentastellati ricordano di aver già sollecitato i diretti interessati in passato, senza risultati. Nella prossima settimana, però, è prevista una riunione che potrebbe rivelarsi decisiva. Ergo, meglio ribadire il messaggio perché «non abbiamo più tempo da perdere». «A causa della mancata concessione dell'area del retroporto all'**Autorità portuale** - scrivono i cinque parlamentari - non sono stati spesi i due milioni di euro previsti per il 2020». La somma in questione equivale a un terzo di quella destinata all'infrastruttura per il triennio 2020-2022 grazie al loro emendamento e dovrebbe essere impiegata «per la realizzazione di opere di riqualificazione, in particolare nell'ambito della viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano dell'area industriale del retroporto di Gioia Tauro». L'inerzia della Regione, però, «ha fatto sì che le risorse stanziare per l'avvio dei cantieri nel 2020 rimanessero bloccate presso il Mit». E così «dei due milioni messi a disposizione per il 2020 (ancora recuperabili nel 2021) non è stato speso un centesimo, mentre l'area industriale retroportuale continua a trovarsi in condizioni indegne di un paese civile». Impossibile avviare i cantieri. Serve un'inversione di rotta, quindi, perché è l'**Autorità portuale** l'ente attuatore dei lavori, ma in questo momento non può avviare i cantieri e sbloccare, di conseguenza, le risorse destinate alla riqualificazione dell'area industriale per il 2021 e 2022. «Adesso auspichiamo che la riunione - aggiungono i parlamentari del M5S - abbia un esito positivo anche per quanto riguarda la cessione del raccordo ferroviario di 4 chilometri che collega la stazione di Rosarno allo scalo gioiese ad RFI», un trasferimento, quest'ultimo, previsto dal Decreto Rilancio del luglio scorso. Di tempo ne è passato anche troppo dalla conversione del decreto, sette mesi in cui forse qualcuno non si è reso conto dell'importanza di quel trasferimento. Il passaggio di gestione, concludono i cinque, consentirebbe infatti «l'ammodernamento delle strutture ferroviarie gioiesi ed il loro inserimento all'interno della rete nazionale».

Porto di Gioia Tauro, M5S: «Fondi bloccati per l'inerzia della Regione»

I parlamentari pentastellati calabresi denunciano i ritardi della Cittàdelta, che impediscono di sfruttare i sei milioni stanziati con l'ultima finanziaria

10 marzo 2021 | 19:35

Senza quel trasferimento non si possono spendere i soldi stanziati per il porto di Gioia Tauro, sei milioni di euro assegnati grazie a un emendamento dei parlamentari locali del M5S. Ma l'area del retroporto e il raccordo ferroviario sono ancora di competenza del Corap, ente che fa capo alla Regione, perché il loro passaggio all'**Autorità portuale** e ad Rfi non è ancora stato formalizzato. E così Giuseppe Auddino, Anna Laura Orrico, Massimo Misiti, Riccardo Tucci e Alessandro Melicchio sono tornati alla carica per sollecitare chi di dovere a darsi una mossa per sbloccare una situazione che rischia di trasformarsi nell'ennesima occasione sprecata per la Calabria.

Neanche un centesimo speso finora

I cinque pentastellati ricordano di aver già sollecitato i diretti interessati in passato, senza risultati. Nella prossima settimana, però, è prevista una riunione che potrebbe rivelarsi decisiva. Ergo, meglio ribadire il messaggio perché «non abbiamo più tempo da perdere». «A causa della mancata concessione dell'area del retroporto all'**Autorità portuale** - scrivono i cinque parlamentari - non sono stati spesi i due milioni di euro previsti per il 2020». La somma in questione equivale a un terzo di quella destinata all'infrastruttura per il triennio 2020-2022 grazie al loro emendamento e dovrebbe essere impiegata «per la realizzazione di opere di riqualificazione, in particolare nell'ambito della viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano dell'area industriale del retroporto di Gioia Tauro». L'inerzia della Regione, però, «ha fatto sì che le risorse stanziare per

ULTIME ORA

- 20:59 - Covid, Corigliano: Rosarno diventa zona arancione rinforzato: l'ordinanza
- 20:54 - Rocca Bernarda, bambina positiva al Covid: sindaco chiude tutte le scuole
- 20:29 - Caso Lopresti, assolti due dirigenti regionali accusati di falso e abuso
- 19:55 - Porto di Gioia Tauro, M5S: «Fondi bloccati per l'inerzia della Regione»
- 19:29 - Dilettanti, nei recuperi arrivano due pareggi e reti bianche per San Luca e Castrovillari

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Porti. Ok della Corte dei conti

Authority, bilanci in ordine

L' esercizio finanziario 2019 dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare di Sardegna si è chiuso con un avanzo finanziario di oltre 12 milioni di euro. I residui attivi e passivi dell' esercizio ammontano rispettivamente a 12,4 milioni, di cui l' 85 per cento di parte corrente, e 20,7 milioni, di cui il 78 per cento in conto capitale. L' avanzo economico ammonta nel 2019 a 26,5 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 365,5 milioni.

«Tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti», dice la Corte dei conti nella relazione di controllo sull' attività dei porti sardi. Per questo si raccomanda all' **Authority** «di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l' utilizzo delle risorse disponibili». La Corte nel referto al Parlamento segnala anche come il debito complessivo ammonti a 23,7 milioni, in diminuzione rispetto ai 26,7 dell' esercizio precedente, di cui 10,9 milioni verso lo Stato per opere in corso di realizzazione.



FerPress

Olbia Golfo Aranci

Corte Conti ok esercizio finanziario 2019 dell' AdSP mare di Sardegna ma occorre ottimizzare risorse

(FERPRESS) - Roma, 10 MAR - L' esercizio finanziario 2019 dell' Autorità di sistema portuale del **mare di Sardegna (AdSP)**, si è chiuso con un avanzo finanziario di 12.045.375 euro. I residui attivi e passivi dell' esercizio ammontano rispettivamente a 12,4 milioni, di cui l' 85 % di parte corrente, e a 20,7 milioni, di cui il 78 % in conto capitale. L' avanzo economico ammonta nel 2019 a 26,5 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 365,5 milioni. L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



Informare

Olbia Golfo Aranci

La Corte dei Conti esorta l' AdSP della Sardegna a «riconducere la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità»

Evidenziata la necessità di ottimizzare l' utilizzo delle risorse disponibili A conclusione dell' analisi dell' esercizio finanziario 2019 dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, che si è chiuso con un avanzo finanziario di 12,0 milioni di euro, con residui attivi e passivi pari rispettivamente a 12,4 milioni, di cui l' 85 % di parte corrente, e a 20,7 milioni, di cui il 78 % in conto capitale, e con un avanzo economico di 26,5 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 365,5 milioni, la Sezione di Controllo sugli Enti della Corte dei Conti, nel referto al Parlamento sulla gestione finanziaria 2019 dell' AdSP sarda, ha rilevato che «tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti». Sulla scorta di tale considerazione, la Corte ha specificato che, «vista l' ingente liquidità e il considerevole avanzo di amministrazione contabilizzati a fine esercizio, rappresenta fermamente l' esigenza di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l' utilizzo delle risorse disponibili». Relativamente alla programmazione delle attività, la Corte

dei Conti ha precisato che l' ente portuale ha comunicato la fine della sospensione dei lavori infrastrutturali nel **Porto** Canale di Cagliari e l' avvio di una procedura aperta per l' affidamento della progettazione esecutiva e dell' esecuzione dei lavori, con importo a base di gara di 27,5 milioni di euro, dai cui esiti si attende un impulso alla realizzazione di opere importanti per lo sviluppo dei porti e per la salvaguardia dell' occupazione. Quanto all' attività contrattuale, la Corte ha rilevato che risultano adottati sette contratti con procedura aperta, per un importo di 4,5 milioni, pari al 58% del totale, 12 contratti con convenzioni Consip, accordi quadro e mercato elettronico, per un importo di 1,4 milioni, pari al 19% del totale. Gli affidamenti diretti sono stati 180, per un importo di 884mila euro, pari all' 11% del totale e le procedure negoziate 19, per un importo di 825mila euro, pari al 10% del totale. La relazione della Corte dei Conti ricorda inoltre che, con riferimento al totale delle merci movimentate nel 2019, pari a 46,2 milioni di tonnellate per un calo del -2,9% sul 2018, il **porto** di Cagliari, con 34,7 milioni di tonnellate, ha mantenuto un' incidenza percentuale del 75% rispetto agli altri porti dell' AdSP. Per quanto riguarda invece il settore dei passeggeri di linea, che ammontano complessivamente ad oltre 6,1 milioni di unità, con una crescita del +6,6% rispetto ai 5,7 milioni del 2018, il **porto** di **Olbia** incide per il 48,9% del totale, seguito da **Porto** Torres (17,3%), da Portovesme (13,8%) e Golfo Aranci (10%) e solo in misura marginale dai porti di Cagliari e di Santa Teresa di Gallura.



10 marzo 2021

La Corte dei Conti esorta l' AdSP della Sardegna a «riconducere la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità»

Prendendo la necessità di ottimizzare l' utilizzo delle risorse disponibili

A conclusione dell'analisi dell'esercizio finanziario 2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, che si è chiuso con un avanzo finanziario di 12,0 milioni di euro, con residui attivi e passivi pari rispettivamente a 12,4 milioni, di cui l'85 % di parte corrente, e a 20,7 milioni, di cui il 78 % in conto capitale, e con un avanzo economico di 26,5 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 365,5 milioni, la Sezione di Controllo sugli Enti della Corte dei Conti, nel referto al Parlamento sulla gestione finanziaria 2019 dell'AdSP sarda, ha rilevato che «tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti». Sulla scorta di tale considerazione, la Corte ha specificato che, «vista l'ingente liquidità e il considerevole avanzo di amministrazione contabilizzati a fine esercizio, rappresenta fermamente l'esigenza di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili».

Relativamente alla programmazione delle attività, la Corte dei Conti ha precisato che l'ente portuale ha comunicato la fine della sospensione dei lavori infrastrutturali nel Porto Canale di Cagliari e l'avvio di una procedura aperta per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, con importo a base di gara di 27,5 milioni di euro, dai cui esiti si attende un impulso alla realizzazione di opere importanti per lo sviluppo dei porti e per la salvaguardia dell'occupazione.

Quanto all'attività contrattuale, la Corte ha rilevato che risultano adottati sette contratti con procedura aperta, per un importo di 4,5 milioni, pari al 58% del totale, 12 contratti con convenzioni Consip, accordi quadro e mercato elettronico, per un importo di 1,4 milioni, pari al 19% del totale. Gli affidamenti diretti sono stati 180, per un importo di 884mila euro, pari all'11% del totale e le procedure negoziate 19, per un importo di 825mila euro, pari al 10% del totale.

La relazione della Corte dei Conti ricorda inoltre che, con riferimento al totale delle merci movimentate nel 2019, pari a 46,2 milioni di tonnellate per un calo del -2,9% sul 2018, il porto di Cagliari, con 34,7 milioni di tonnellate, ha mantenuto un'incidenza percentuale del 75% rispetto agli altri porti dell'AdSP. Per quanto riguarda invece il settore dei passeggeri di linea, che ammontano complessivamente ad oltre 6,1 milioni di unità, con una crescita del +6,6% rispetto ai 5,7 milioni del 2018, il porto di Olbia incide per il 48,9% del totale, seguito da Porto Torres (17,3%), da Portovesme (13,8%) e Golfo Aranci (10%) e solo in misura marginale dai porti di Cagliari e di Santa Teresa di Gallura.

Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Porti Sardegna, Corte dei Conti: "Investimenti non particolarmente attivi"

Avanzo finanziario 2019 pari a 12 milioni di euro. Avviata la progettazione esecutiva e lavori per il Porto Canale di Cagliari, su base di gara di 27,4 milioni

Avanzo finanziario di circa 12 milioni di euro, con residui attivi e passivi rispettivamente per 12,4 milioni e 20,7 milioni. Un avanzo economico di 26,5 milioni, con un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 365,5 milioni. La Corte dei Conti approva l' esercizio finanziario 2019 dell' **Autorità** di **sistema** portuale della Sardegna. Il debito complessivo ammonta a 23,7 milioni - in calo rispetto ai 26,7 milioni del 2018 - di cui 10,9 milioni verso lo Stato per le opere in corso di realizzazione. Nella comunicazione della Corte dei Conti al Parlamento, si rende noto che l' authority portuale ha avviato la procedura di affidamento di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per il Porto Canale di Cagliari, con un importo a base di gara di 27,4 milioni. Secondo la Corte, sono dati «sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti», raccomandando «di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l' utilizzo delle risorse disponibili». - credito immagine in alto.



Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

La Corte dei Conti critica l'AdSP della Sardegna: Non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti

L'esercizio finanziario 2019 dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna (AdSP), si è chiuso con un avanzo finanziario di 12.045.375 euro. I residui attivi e passivi dell'esercizio ammontano rispettivamente a 12,4 milioni, di cui l'85 % di parte corrente, e a 20,7 milioni, di cui il 78 % in conto capitale. L'avanzo economico ammonta nel 2019 a 26,5 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 365,5 milioni. Tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti che porta la Corte dei conti a raccomandare di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili. Così si esprime la Sezione controllo enti della Corte dei conti nel referto al Parlamento sulla gestione finanziaria 2019 dell'AdSP, approvato con determina n. 18/2021, che segnala anche come il debito complessivo ammonti a 23,7 milioni, in diminuzione rispetto ai 26,7 milioni dell'esercizio precedente, di cui 10,9 milioni verso lo Stato per opere in corso di realizzazione. L'Ente ha comunicato la fine della sospensione dei lavori infrastrutturali nel porto Canale di Cagliari e l'avvio di una procedura aperta per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, con importo a base di gara di euro 27.485.779, dai cui esiti si attende un impulso alla realizzazione di opere importanti per lo sviluppo dei porti e per la salvaguardia dell'occupazione. Quanto all'attività contrattuale, la Corte rileva che risultano adottati 7 contratti con procedura aperta, per un importo di 4,5 milioni, pari al 58 per cento del totale, 12 contratti con convenzioni Consip, accordi quadro e mercato elettronico, per un importo di 1,4 milioni, pari al 19 per cento del totale. Gli affidamenti diretti sono stati 180, per un importo di 883.935 euro, pari all'11 per cento del totale e le procedure negoziate 19, per un importo di 824.840 euro, pari al 10 per cento del totale. Con riferimento al totale delle merci movimentate, il porto di Cagliari ha mantenuto un'incidenza percentuale del 75 per cento rispetto agli altri porti dell'AdSP; per quanto riguarda invece il settore dei passeggeri di linea, che ammontano complessivamente a 6,1 milioni di unità, con una crescita del 6,6 % rispetto ai 5,7 milioni del 2018, il porto di Olbia incide per il 48,9 % del totale, seguito da Porto Torres (17,3 %), da Portovesme (13,8%) e Golfo Aranci (10%) e solo in misura marginale dai porti di Cagliari e di Santa Teresa di Gallura. Il totale delle attività ammonta a 504,5 milioni rispetto ai 481,9 milioni del 2018.



Bilancio, la Corte dei Conti promuove l'Authority sarda con riserva: Sugli investimenti serve ottimizzare le risorse

Cagliari La Corte dei Conti ha raccomandato all'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna (**AdSP**) di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili. La Sezione controllo enti della magistratura contabile ha infatti approvato l'esercizio finanziario 2019 dell'Autorità, rilevando un avanzo finanziario di poco superiore ai 12 milioni di euro e segnalando anche come il debito complessivo ammonta a 23,7 milioni, in diminuzione rispetto ai 26,7 milioni dell'esercizio precedente, di cui 10,9 milioni verso lo Stato per opere in corso di realizzazione. I residui attivi e passivi dell'esercizio ammontano rispettivamente a 12,4 milioni (85% di parte corrente) e a 20,7 milioni (78 % in conto capitale). L'avanzo economico ammonta nel 2019 a 26,5 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 365,5 milioni. Tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti, ha dichiarato la Corte dei Conti. Nel referto inviato al Parlamento dall'organo statale si sottolinea che **AdSP** ha comunicato la fine della sospensione dei lavori infrastrutturali nel porto Canale di Cagliari e l'avvio di una procedura aperta per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, con importo a base di gara di euro 27.485.779, dai cui esiti si attende un impulso alla realizzazione di opere importanti per lo sviluppo dei porti e per la salvaguardia dell'occupazione. Quanto all'attività contrattuale, la Corte ha rilevato che risultano adottati 7 contratti con procedura aperta, per un importo di 4,5 milioni (pari al 58% del totale), 12 contratti con convenzioni Consip, accordi quadro e mercato elettronico, per un importo di 1,4 milioni (il 19%). Gli affidamenti diretti sono stati 180, per un importo di 883.935 euro (11%), mentre le procedure negoziate sono state 19, per un importo di 824.840 euro (10%). Con riferimento al totale delle merci movimentate, il porto di Cagliari ha mantenuto un'incidenza percentuale del 75% rispetto agli altri porti dell'**AdSP**; per quanto riguarda invece il settore dei passeggeri di linea, che ammontano complessivamente a 6,1 milioni di unità, con una crescita del 6,6 % rispetto ai 5,7 milioni del 2018, il porto di Olbia incide per il 48,9 % del totale, seguito da Porto Torres (17,3 %), da Portovesme (13,8%) e Golfo Aranci (10%) e solo in misura marginale dai porti di Cagliari e di Santa Teresa di Gallura. Il totale delle attività ammonta a 504,5 milioni rispetto ai 481,9 milioni del 2018, conclude la nota della Corte dei Conti.



Teleborsa

Olbia Golfo Aranci

Porti, Corte dei Conti: ok ad attività dell' Autorità sarda ma serve ottimizzare le risorse

(Teleborsa) - La Corte dei Conti ha raccomandato all' Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna (AdSP) di "ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l' utilizzo delle risorse disponibili".

La Sezione controllo enti della magistratura contabile ha infatti approvato l' esercizio finanziario 2019 dell' Autorità, rilevando un avanzo finanziario di poco superiore ai 12 milioni di euro e segnalando anche come "il debito complessivo ammonta a 23,7 milioni, in diminuzione rispetto ai 26,7 milioni dell' esercizio precedente, di cui 10,9 milioni verso lo Stato per opere in corso di realizzazione". I residui attivi e passivi dell' esercizio ammontano rispettivamente a 12,4 milioni (85% di parte corrente) e a 20,7 milioni (78 % in conto capitale). L' avanzo economico ammonta nel 2019 a 26,5 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 365,5 milioni . "Tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti", ha dichiarato la Corte dei Conti. Nel referto inviato al Parlamento dall' organo statale si sottolinea che AdSP ha comunicato la

fine della sospensione dei lavori infrastrutturali nel porto Canale di Cagliari e l' avvio di una procedura aperta per l' affidamento della progettazione esecutiva e dell' esecuzione dei lavori, con importo a base di gara di euro 27.485.779, "dai cui esiti si attende un impulso alla realizzazione di opere importanti per lo sviluppo dei porti e per la salvaguardia dell' occupazione". Quanto all' attività contrattuale , la Corte ha rilevato che risultano adottati 7 contratti con procedura aperta , per un importo di 4,5 milioni (pari al 58% del totale), 12 contratti con convenzioni Consip, accordi quadro e mercato elettronico, per un importo di 1,4 milioni (il 19%). Gli affidamenti diretti sono stati 180, per un importo di 883.935 euro (11%), mentre le procedure negoziate sono state 19, per un importo di 824.840 euro (10%). "Con riferimento al totale delle merci movimentate , il porto di Cagliari ha mantenuto un' incidenza percentuale del 75% rispetto agli altri porti dell' AdSP; per quanto riguarda invece il settore dei passeggeri di linea , che ammontano complessivamente a 6,1 milioni di unità , con una crescita del 6,6 % rispetto ai 5,7 milioni del 2018, il porto di Olbia incide per il 48,9 % del totale, seguito da Porto Torres (17,3 %), da Portovesme (13,8%) e Golfo Aranci (10%) e solo in misura marginale dai porti di Cagliari e di Santa Teresa di Gallura. Il totale delle attività ammonta a 504,5 milioni rispetto ai 481,9 milioni del 2018", conclude la nota della Corte dei Conti.

teleborsa

Porti, Corte dei Conti: ok ad attività dell'Autorità sarda ma serve ottimizzare le risorse

La Corte dei Conti ha raccomandato all'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna (AdSP) di "ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l' utilizzo delle risorse disponibili". La Sezione controllo enti della magistratura contabile ha infatti approvato l'esercizio finanziario 2019 dell'Autorità, rilevando un avanzo finanziario di poco superiore ai 12 milioni di euro e segnalando anche come "il debito complessivo ammonta a 23,7 milioni, in diminuzione rispetto ai 26,7 milioni dell'esercizio precedente, di cui 10,9 milioni verso lo Stato per opere in corso di realizzazione".

I residui attivi e passivi dell'esercizio ammontano rispettivamente a 12,4 milioni (85% di parte corrente) e a 20,7 milioni (78% in conto capitale). L'avanzo economico ammonta nel 2019 a 26,5 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 365,5 milioni. "Tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti", ha dichiarato la Corte dei Conti.

Nel referto inviato al Parlamento dall'organo statale si sottolinea che AdSP ha comunicato la fine della sospensione dei lavori infrastrutturali nel porto Canale di Cagliari e l'avvio di una procedura aperta per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, con importo a base di gara di euro 27.485.779, "dai cui esiti si attende un impulso alla realizzazione di opere importanti per lo sviluppo dei porti e per la salvaguardia dell'occupazione". Quanto all'attività contrattuale, la Corte ha rilevato che risultano adottati 7 contratti con procedura aperta, per un importo di 4,5 milioni (pari al 58% del totale), 12 contratti con convenzioni Consip, accordi quadro e mercato elettronico, per un importo di 1,4 milioni (il 19%). Gli affidamenti diretti sono stati 180, per un importo di 883.935 euro (11%), mentre le procedure negoziate sono state 19, per un importo di 824.840 euro (10%).

*Con riferimento al totale delle merci movimentate, il porto di Cagliari ha

Il «nuovo patto sull'affaccio a mare» approderà in consiglio comunale

Al sindaco viene chiesto di far propri i contenuti del documento

Sebastiano Caspanello Il consiglio comunale rivendica il suo ruolo di massima rappresentanza politica in città. Un ruolo troppo spesso "dimenticato", dentro e fuori Palazzo Zanca, talvolta anche ridimensionato da alcuni "attori", ma che adesso torna centrale nel dibattito del momento: quello sulla cittadella fieristica e, più in generale sull'affaccio a mare. L'Aula vuole essere protagonista, non spettatrice. Il primo segnale è arrivato nei giorni scorsi, quando il presidente della commissione Urbanistica, Biagio Bonfiglio, ed il consigliere Giuseppe Schepis, hanno invitato il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Mario Mega, a confrontarsi con l'Aula proprio in una seduta di commissione (che dovrebbe tenersi il 17 marzo).

Ieri, invece, è stato il gruppo "Sicilia Futura" a calare l'asso di una mozione da discutere in consiglio comunale. Ed in caso di approvazione, da inviare al presidente della Regione.

L'oggetto della mozione, inviata al presidente Claudio Cardile dai consiglieri Piero La Tona, Nino Interdonato (che è anche vicepresidente del consiglio comunale) e Francesca Cacciola, è eloquente: "Un nuovo patto per l'affaccio a mare di Messina".

«È il momento delle scelte coraggiose - sottolineato il capogruppo La Tona -, pena l'ulteriore perdita di "chance" da parte della nostra città.

Non è più tempo di proclami o discussioni da bar e sul tema del recupero del waterfront, che non è la passeggiata a mare ma un modello di sviluppo economico, sociale, urbanistico e culturale della Messina del futuro, tutti i soggetti istituzionali devono fare quadrato». La mozione di Sicilia Futura, di fatto, ricalca pedissequamente le proposte che già martedì il leader regionale del movimento politico, l'ex parlamentare Beppe Picciolo, aveva formulato, indirizzandole al governatore Musumeci.

Restano, dunque, tre le richieste avanzate al presidente della Regione, che adesso "Sicilia Futura" porta in Consiglio: «Modificare la perimetrazione delle aree di competenza dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto ed affidare al Comune di Messina le aree ricadenti nel demanio marittimo regionale, comprese tra il torrente Boccetta ed Annunziata e quelle comprese tra il torrente Portalegni e quelle del Porto di Tremestieri; contrattare con il Governo nazionale il trasferimento alla Regione delle risorse e delle competenze già destinate all'Authority o ad altri Enti per interventi da attuare in queste aree; individuare 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». E poi al sindaco viene chiesto «di sostenere con forza tale mozione su tutti i tavoli competenti», mentre al presidente dell'Authority di «valutare le richieste che vengono da questo massimo organo di rappresentanza della città, anche per partecipare ad un modello virtuoso di dialogo costruttivo come già avvenuto per il Patto per la Falce».

Il concetto di fondo è che «scelte di portata strategica non possono essere decise al di fuori dell'unico organo competente a delineare la programmazione di una città che è il consiglio comunale, né possono essere determinate - concludono i consiglieri - da provvedimenti amministrativi che devono seguire e non condizionare le scelte politiche».



Mercato ittico, nuovi progetti per il rilancio della struttura

Il Mercato ittico verso una nuova vita.

La Giunta comunale ha dato mandato di predisporre un avviso esplorativo per un successivo affidamento in gestione della struttura commerciale.

L'idea è quella di ripensare la tradizionale attività della vendita del pesce all'ingrosso, inserendola in un contesto inedito rappresentato dalla rigenerazione del Porto. L'idea è che il Mercato ittico sia funzionale alla finalità turistico-ricreativa dell'infrastruttura scandita nel protocollo d'intesa tra il Comune e l'**Autorità di Sistema** portuale dello Stretto.

«Stiamo andando incontro ad una rivoluzione del Mercato ittico - ha spiegato l'assessore alle Attività produttive, Irene Calabrò -L' affidamento, attraverso una procedura di evidenza pubblica, impegnerà il gestore a promuovere e sviluppare un progetto innovativo complessivo di natura commerciale, aggregativa, sociale, culturale e di formazione professionale. Veniamo da un'esperienza positiva rappresentata da un identico avviso esplorativo riguardo l'affidamento del Mercato Coperto che ha suscitato l'interesse di diversi imprenditori. Nutriamo grandi aspettative anche per lo sviluppo e la capacità attrattiva di una struttura completamente rinnovata, come il Mercato ittico del Porto dove sarà possibile vendere e comprare i prodotti del mare e, allo stesso tempo, degustarli all'interno di uno scenario unico per bellezza».

Quindi l'avviso esplorativo sarà «finalizzato alla consultazione preliminare di mercato per verificare la presenza di operatori economici interessati alla gestione, a titolo oneroso, del fabbricato demaniale». Bisognerà, quindi, «favorire la conduzione del mercato ittico; attivare una rete commerciale di distribuzione del prodotto; valorizzarlo tramite attività promozionali; incentivare manifestazioni e iniziative di carattere enogastronomico e socio-culturale; promuovere politiche volte al rinnovo generazionale anche attraverso la ricerca e la selezione di imprenditori, disposti a partecipare al piano di sviluppo e di investimento; adottare pratiche innovative e formule commerciali "al passo" con una nuova strategia di sviluppo mercatale, prevedendo anche attività di somministrazione». L'avviso di manifestazione d'interesse «non costituirà offerta contrattuale, ma un'indagine esplorativa per recepire elementi valutativi innovativi ed utili al redigendo avviso pubblico per l'affidamento in gestione; le proposte presentate non comportano l'acquisizione di diritti di prelazione o preferenza, né impegni o vincoli per le parti interessate». L'idea è quella di ripensare le attività inserendole nella rigenerazione de porto.



La Sicilia

Catania

le Aziende chiuse al Porto

I sindacati: «Dall' autorità portuale ok all' articolo 17 che tutela i lavoratori»

Doppio incontro, ieri, per il commissario dell' **autorità di sistema portuale**, Alberto Chiovelli: prima con le aziende del porto etneo, poi con i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti e i rappresentanti degli 85 lavoratori rimasti senza occupazione tra Catania Port Service/Tirrenia, Caronte & Tourist handling e New TTT Lines.

La richiesta del ripristino dell' articolo 17, legge 84/94, infatti, è stata accolta dal Commissario, «che ci ha informato - sottolinea Mauro Torrisi, segretario Fit Cisl - di aver iniziato l' iter ministeriale, ma non sarà certo rapido. Nel frattempo è stata data la disponibilità alla creazione di un bacino di lavoratori, con possibilità di procedere anche a progetti di formazione per un loro eventuale ricollocamento. Alle aziende presenti al porto è stata data una scheda da riconsegnare entro una settimana ove indicare la loro situazione e l' eventuale fabbisogno. Non possiamo permetterci di abbassare l' attenzione proprio adesso, perciò proseguiamo con il presidio permanente davanti alla sede dell' Adsp, non per protesta contro qualcuno, ma a supporto del Commissario».

Supporto alla causa è arrivato anche dall' assessore regionale Marco Falcone, che lunedì sera ha incontrato Torrisi e il segretario generale Cisl Maurizio Attanasio, garantendo l' impegno verso il Ministero, ma soprattutto dall' associazione nazionale Compagnie Imprese portuali.

«Ci aggiorneremo fra una settimana, dieci giorni - aggiunge Alessandro Grasso, Filt Cgil - non c' è più tempo e bisogna evitare di creare altre precarietà. I lavoratori Caronte stanno esaurendo la Naspi, quelli della Tirrenia saranno in mobilità fino al 31 marzo, auspichiamo che il governo posticipi il blocco dei licenziamenti e proroghi gli ammortizzatori sociali Covid, per noi significherebbe avere più tempo».

M. E. Q.



Shipping Italy

Catania

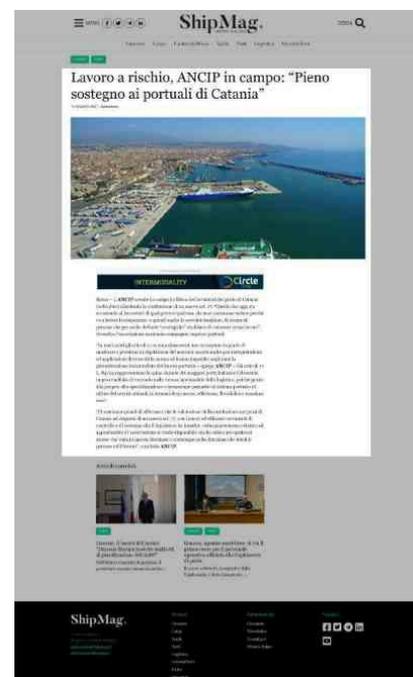
Ancip: Costituire nei porti di Catania e Augusta un'agenzia del lavoro ex art. 17

L'Ancip (Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali) si è sempre battuta in difesa dei lavoratori e del lavoro portuale. Quel lavoro che da sempre, e soprattutto durante questa emergenza sanitaria, è stato un punto qualificante ed elemento essenziale nelle operazioni e nei servizi portuali garantendo l'approvvigionamento della nazione intera evitandone il tracollo socio-economico. Gli articoli 17 L. 84/94 rappresentano la spina dorsale dei maggiori porti italiani e l'elemento imprescindibile di raccordo nella catena intermodale della logistica, poiché grazie alla propria alta specializzazione e formazione permette al sistema portuale di offrire dei servizi ottimali in termini di sicurezza, efficienza, flessibilità e massima resa. Inizia così la nota con cui Ancip esprime la propria vicinanza e supporto alla battaglia dei 70 lavoratori della società Catania Port Service riamati a casa dopo che Tirrenia Cin ha chiuso le linee ro-ro merci verso l'Adriatico e il Tirreno. Quello che oggi sta accadendo ai lavoratori del Porto di Catania è qualcosa che mai vorremmo vedere perché va a ledere l'occupazione, e quindi anche la serenità familiare, di decine di persone che per scelte definite strategicamente rischiano di rimanere senza lavoro specifica l'associazione. In tanti porti gli articoli 17 si sono dimostrati uno strumento in grado di moderare i problemi di regolazione del mercato insorti anche per interpretazioni e applicazioni diverse dalla norma e hanno impedito negli anni la precarizzazione incontrollata del lavoro portuale. Ci sentiamo quindi di affermare che la valutazione della costituzione nei porti di Catania ed Augusta di un nuovo art. 17, con i nuovi ed efficienti strumenti di controllo e di sostegno che il Legislatore ha inserito, vada quantomeno valutato e approfondito e l'Associazione si rende disponibile sin da subito per qualsiasi azione che vada in questa direzione o comunque nella direzione che tuteli le persone ed il lavoro.



Lavoro a rischio, ANCIP in campo: Pieno sostegno ai portuali di Catania

Roma L'ANCIP scende in campo in difesa dei lavoratori del porto di Catania (nella foto) chiedendo la costituzione di un nuovo art. 17. Quello che oggi sta accadendo ai lavoratori di quel porto è qualcosa che mai vorremmo vedere perché va a ledere l'occupazione, e quindi anche la serenità familiare, di decine di persone che per scelte definite strategiche rischiano di rimanere senza lavoro, rivendica l'associazione nazionale compagnie imprese portuali In tanti porti gli articoli 17 si sono dimostrati uno strumento in grado di moderare i problemi di regolazione del mercato insorti anche per interpretazioni ed applicazioni diverse dalla norma ed hanno impedito negli anni la precarizzazione incontrollata del lavoro portuale spiega ANCIP -. Gli articoli 17 L. 84/94 rappresentano la spina dorsale dei maggiori porti italiani e l'elemento imprescindibile di raccordo nella catena intermodale della logistica, poiché grazie alla propria alta specializzazione e formazione permette al sistema portuale di offrire dei servizi ottimali in termini di sicurezza, efficienza, flessibilità e massima resa. Ci sentiamo quindi di affermare che la valutazione della costituzione nei porti di Catania ed Augusta di un nuovo art. 17, con i nuovi ed efficienti strumenti di controllo e di sostegno che il legislatore ha inserito, vada quantomeno valutato ed approfondito e l'associazione si rende disponibile sin da subito per qualsiasi azione che vada in questa direzione o comunque nella direzione che tuteli le persone ed il lavoro, conclude ANCIP.



La Sicilia

Focus

Il Nord vuole corridoi logistici a Sud

Export. Genova, Venezia e La Spezia ingolfati e costosi, ma serve il Ponte sullo Stretto

Michele Guccione palermo. Per decidere obiettivamente sull'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, occorre fare una seria analisi di ciò che sta accadendo molto velocemente attorno e all'interno dell'Italia, in tema di geopolitica, export, logistica e trasporti.

Il primo elemento di novità sta nel fatto che la Cina è l'unico Paese al mondo ad essersi già ripreso dalle conseguenze economiche della pandemia, e lo ha fatto alla grande, tant'è che per otto mesi di fila ha aumentato le esportazioni (a gennaio +60,6%) e per cinque mesi consecutivi le importazioni (a gennaio +22,2%). L'Italia a novembre ha spedito merci a Pechino per un +35%.

Dunque, la Cina può anche non piacere, ma non la si può ignorare: detiene il monopolio mondiale del trasporto merci e della logistica, ha aperto agli investimenti esteri e si può scegliere se cogliere le opportunità e gestire le conseguenze oppure se restare tagliati fuori da tutto.

Ed è proprio questo - l'isolamento - ciò che finora Roma sta facendo rischiare alla Sicilia dicendo «no» all'attraversamento stabile dello Stretto.

E ora i tempi si fanno ancora più stretti, considerato che da poco Gioia Tauro ha ottenuto un regolare collegamento ferroviario con l'interporto di Nola e, quindi, con l'Alta velocità. In pratica, ai cinesi sarà sufficiente fare arrivare le merci da Shenzhen in treno diretto, via Duisburg e Melzo, per imbarcarle a Gioia Tauro alla volta del nuovo hub che stanno realizzando in Algeria, destinate al nuovo immenso mercato dell'Africa. Pazienza se le navi impiegheranno un paio di giorni in più rispetto ad una partenza da Augusta! A meno che, appunto, non si faccia l'attraversamento stabile dello Stretto.

Sul quale - ed è il secondo elemento di analisi - va aggiunto che, a proposito di ponti, in tutto il mondo se ne sono costruiti anche ben più lunghi e anche in luoghi incantevoli senza mai porre la questione dell'impatto ambientale.

Così come, a rispondere al timore della sismicità tra Messina e Villa San Giovanni, basta il Bay Bridge di San Francisco, ricostruito dopo il terremoto del 1994 con tecnologie che gli consentono di allungarsi di un metro in caso di sisma.

Il terzo elemento di novità sta nell'evoluzione della logistica scatenata anche in Italia dalla pandemia. A raccontarla è il rapporto "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" realizzato da Contship Italia e dal centro studi Srm di Napoli collegato al gruppo Intesa Sanpaolo, presentato martedì scorso.

Lo studio prende in esame il "triangolo industriale" italiano formato da Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna e analizza le novità della logistica di queste aziende. Le quali, per non farsi più carico dei costi e delle complicità della logistica (concentrata al Nord in un sistema lento, burocratico e ormai lontano dai prevalenti flussi mediterranei e, quindi, non più competitivo), per esportare hanno internalizzato la logistica nel 46% dei casi e adottato, nel 79% dei casi, il modello della "resa ex works", cioè vendita franco azienda, con costi e problemi di trasporto a carico del cliente estero.

Tutto ciò ha due effetti negativi: si abbatte il prezzo di vendita per l'impresa italiana e, in più, si penalizza chi vuole importare merci italiane, dovendo affrontare burocrazia e trasporti lenti e complessi. Questa e altre scelte, inoltre,



hanno comportato un calo del traffico intermodale e un aumento del 5% delle spedizioni via container, con un sovraccarico dell' 85% sul porto di Genova, del 33% su Venezia e del 17% su La Spezia, i tre porti preferiti, mentre restano ai margini Trieste (8%), Ravenna (6%) e Napoli (appena il 2%).



La Sicilia

Focus

E in tutto questo, l'analisi del rapporto sui mercati di destinazione delle esportazioni di Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna non comprende l'Africa, che è il nuovo mercato di riferimento mondiale da quest'anno grazie al nuovo accordo di libero scambio.

Le aziende di queste aree e gli operatori logistici se ne rendono conto bene e chiedono, di conseguenza, di potere disporre di nuovi corridoi logistici, proiettati a Sud verso porti efficienti e non sovraccarichi. Secondo quanto riferisce Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy di Srm, le aziende chiedono «porti e corridoi logistici competitivi a supporto della resilienza, anche per potere rivedere il modello della "resa ex works"; nonché una transizione ecologica e la sostenibilità del sistema; intermodalità e logistica integrata; la semplificazione burocratica e la digitalizzazione dei porti e della logistica per competere e creare valore».

A queste richieste può dare risposta l'attraversamento dello Stretto come via di accesso ad una rete di porti e di Zes che, tra investimenti già avviati e quelli che sarebbe opportuno inserire nel "Recovery Plan", diventerebbero moderni, snelli e digitalizzati e farebbero della Sicilia un efficiente hub logistico al centro del Mediterraneo e collegato all'Alta velocità ferroviaria, come auspicato da aziende e armatori.

Su questa piattaforma non solo i cinesi troverebbero maggiore convenienza a rifornire il mercato africano, ma anche le aziende del "triangolo industriale" italiano potrebbero esportare le loro merci con maggiore competitività e cogliere opportunità dai flussi asiatici in transito dal Canale di Suez.

Ecco perché, con o senza il "Recovery Plan", questo governo ha il dovere di dotare la Sicilia di una qualsiasi infrastruttura di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, prima che altri ritardi escludano del tutto l'Italia da ciò che accade attorno a lei.

Decarbonizzare il Trasporto Marittimo: i partner del settore accolgono il programma "moon-shot" delle Nazioni Unite

I governi che controllano una quota importante del trasporto marittimo mondiale devono presentare proposte dettagliate all' Organizzazione marittima internazionale delle Nazioni Unite. I leader dello shipping chiedono ai governi di "essere dalla parte giusta della storia" e di portare avanti la proposta in una cruciale riunione a giugno in vista dell' approvazione a novembre. Se questa proposta non sarà supportata dagli Stati membri dell' ONU, sarà quasi impossibile avere navi oceaniche a emissioni zero operative entro il 2030. Rispondendo alla richiesta del Segretario generale delle Nazioni Unite di "urgenza e ambizione" sul cambiamento climatico, l' intera industria marittima globale sta dando sostegno "pieno e inequivocabile" a una proposta moon-shot presentata dai governi, per accelerare l' entrata in esercizio di navi a zero emissioni di carbonio entro un decennio. La proposta, presentata oggi 10 marzo all' Organizzazione marittima internazionale (IMO) dai governi che controllano una quota importante del tonnellaggio marittimo mondiale è di istituire un Fondo IMO per la ricerca marittima di 5 miliardi di dollari utilizzando contributi obbligatori delle compagnie di navigazione mondiali. Questo nuovo fondo da 5 miliardi di dollari sosterrà un nuovo International Maritime Research and Development Board (IMRB) avente il fine di commissionare programmi di collaborazione per la ricerca applicata e lo sviluppo R&D di tecnologie a zero emissioni di Co2, specificamente adattate per applicazioni marittime, compreso lo sviluppo di prototipi funzionanti. Aiuterà anche i progetti di riduzione di Co2 nei paesi in via di sviluppo, comprese le nazioni insulari del Pacifico. L' industria marittima sta sollecitando tutti i governi ad approvare questa proposta sostenuta dalle principali nazioni marittime, tra le quali Georgia, Grecia, Giappone, Liberia, Malta, Nigeria, Palau, Singapore, Svizzera - nel corso dell' importante riunione presso l' IMO a Londra nel novembre 2021, che coinciderà con la prossima Conferenza delle Nazioni Unite sul clima (COP 26) a Glasgow. Questa è l' unica proposta dettagliata disponibile per fornire velocità e portata adeguate come richiesto dal Segretario generale delle Nazioni Unite, António Guterres. L' incapacità degli Stati membri delle Nazioni Unite di sostenere questa iniziativa potrebbe rallentare in modo significativo i progressi verso la decarbonizzazione delle navi. La decarbonizzazione può avvenire solo con un' accelerazione significativa della R&S, poiché non esistono ancora tecnologie a zero emissioni di carbonio che possano essere applicate su larga scala alle grandi navi oceaniche. Un programma di ricerca e sviluppo ben finanziato, che l' industria ha accettato di pagare all' interno di un quadro normativo globale, deve iniziare immediatamente sotto la supervisione dell' IMO. Riconoscendo l' urgenza e l' ambizione necessarie per decarbonizzare, le organizzazioni dell' industria marittima mondiale chiedono a tutti i governi di essere dalla parte giusta della storia nel sostenere questa ambiziosa proposta. Lo shipping internazionale trasporta oltre l' 80% del commercio globale ed emette il 2% delle emissioni globali. La grande sfida non è costruire una singola nave a zero emissioni di Co2, la grande sfida è creare le tecnologie necessarie per decarbonizzare l' intera flotta globale velocemente e su larga scala. Prima verrà istituito il Fondo per la ricerca marittima dell' IMO, prima l' industria potrà sviluppare navi a emissioni zero per decarbonizzare il trasporto marittimo.



