



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 12 marzo 2021**



Prime Pagine

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

Primo Piano

12/03/2021	Euromerci Lavoro femminile nei porti, l'ora della valorizzazione	25
12/03/2021	Messaggero Marittimo Assoporti promuove valorizzazione delle donne	<i>Redazione</i> 26
11/03/2021	Daily World Assoporti a lavoro con il ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, anche la parità di genere al centro del futuro del settore - Daily Word Italia	27

12/03/2021	Corriere Marittimo		28
Assoporti, promuove la parità di genere nel settore portuale			
12/03/2021	Primo Magazine		29
Assoporti per la parità di genere al centro del futuro del settore			
12/03/2021	Sea Reporter		30
Assoporti e MIMS a lavoro per avviare percorso alla valorizzazione del lavoro femminile			
11/03/2021	adriaeco.eu		31
Assoporti a lavoro con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili			
11/03/2021	Shipping Italy		32
Partito il toto-presidente per la prossima legislatura' di Assoporti: tre i nomi che circolano			
12/03/2021	Il Secolo XIX	Pagina 19	33
			<i>FRANCESCO MARGIOCCO</i>
Porti senza lavoro femminile, Giovannini alle Authority: «Garantire la parità tra sessi»			

Trieste

11/03/2021	Ansa		34
Ok 6,7 milioni di euro per progetti Ue Green a Trieste			
11/03/2021	Informazioni Marittime		35
Nel porto di Trieste inaugurata prima auto elettrica dei progetti green			
11/03/2021	Transportonline		36
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sempre più green			

Venezia

12/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 29	37
			<i>ELISABETTA B. ANZOLETTI</i>
Il comitato per il porto si fonde con Venezia Port community			
12/03/2021	Il Gazzettino	Pagina 29	38
			<i>ELISIO TREVISAN</i>
Il ministero blocca lo scavo dei canali: paralisi al porto			
12/03/2021	Il Gazzettino	Pagina 29	40
Il fronte trasversale della politica «Un atto grave, un duro colpo»			
11/03/2021	Ansa		41
Maxi-multa ai 'No Navi' Venezia, loro lanciano crowdfunding			
11/03/2021	Messaggero Marittimo		42
			<i>Redazione</i>
Stop escavi nei porti di Venezia e Chioggia			
11/03/2021	Ship Mag		43
Ennesimo stop all'escavo dei canali, Confetra: Venezia e Chioggia rischiano l'irrelevanza			
11/03/2021	Shipping Italy		44
Nuovo stop ai dragaggi nel porto di Venezia: la protesta di Salvaro (Confetra Nord Est)			

Savona, Vado

12/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 24	45
			<i>SILVIA CAMPESE</i>
Serbatoi di biodiesel in porto c'è il via libera ministeriale			
11/03/2021	Il Vostro Giornale		46
Depositi bitume in porto a Savona, Arecco: "Comune dice sì a biodiesel"			
11/03/2021	Savona News		48
Savona, bitume in porto. Arecco: "Polemiche create ad arte, l'amministrazione comunale ha sempre espresso parere negativo"			

Genova, Voltri

12/03/2021	Il Secolo XIX	Pagina 19	49
Sì ai 58 commissari, tre assegnati alla Liguria			

12/03/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		50
	Export ligure anti-crisi decollano i traffici via mare con gli Usa		
12/03/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		52
	Raddoppio del Ponente diga e Pontremolese tre conferme da Roma		

La Spezia

12/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 25	<i>LAURA IVANI</i>	53
	«Calata Paita deve ritornare alla città»		
12/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 25	<i>L. IV.</i>	54
	«Più container e mercantili, il progetto ignora il turismo»		
12/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 28	<i>SO. CO.</i>	55
	Posti barca alle Grazie: respinto il ricorso		
12/03/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38		56
	Waterfront, una tesi per rigenerare la costa		
12/03/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38		57
	Test di tenuta ai platani		
11/03/2021	Citta della Spezia		58
	Miglio blu, una cabina di regia per avviare concretamente il progetto		

Ravenna

12/03/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 12	<i>FEDERICO SPADONI</i>	60
	Casse di colmata, assolti in appello tutti gli ex vertici di Ap e Cmc		
12/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 35		61
	Casse di colmata, colpo di scena: tutti assolti		
12/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 42		62
	«Via Molo San Filippo sta perdendo i pezzi»		

Marina di Carrara

12/03/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 20	<i>ALESSANDRA VIVOLI</i>	63
	Contratti di affitto fra Porto e Area spa, a processo gli ex vertici delle società		
12/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 46		65
	Nardi e Alluisini a giudizio Accusati di abuso d' ufficio		

Livorno

12/03/2021	Il Tirreno Pagina 11	<i>MAURO ZUCHELLI</i>	66
	Il parere pastrocchio che mina lo sviluppo		
12/03/2021	Il Tirreno Pagina 19	<i>ALTRO SERVIZIO ; / A PAG. 11</i>	68
	Darsena Europa, la rabbia della città Nel freezer il bando a un passo dal via		
12/03/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 48		70
	Ok al commissario per darsena Europa		
11/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	71
	Romano sul pasticcio delle cozze: Faremo pressione al Ministero		
11/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	72
	Dal Parlamento ok alla darsena Europa		

11/03/2021	Ship Mag		74
Le cozze mettono a rischio il progetto della Darsena Europa: allarme a Livorno			
11/03/2021	Shipping Italy		75
Niente conferenza dei servizi per la Darsena Europa: presentata un'interrogazione alla Camera			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/03/2021	corriereadriatico.it	<i>di Donato Iacobucci</i>	76
Adesso che nessun dorma sui progetti per il futuro			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

12/03/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 3	78
Battilocchio, interrogazione sui fondi per i porti			
11/03/2021	La Provincia di Civitavecchia		79
Porto, interrogazione di Battilocchio per lo sblocco dei fondi stanziati per il 2020			

Napoli

11/03/2021	Informazioni Marittime		80
PNRR, de Crescenzo: "Visione limitata per i porti del Sud"			

Salerno

11/03/2021	Informazioni Marittime		81
Salerno, rotabili a +6.6% nel 2020. De Rosa: "Risultato insperato"			
11/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	82
Cresce traffico ro-ro a Salerno			

Brindisi

12/03/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 9	83
Zona franca a Capobianco Approvato il regolamento			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

12/03/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 24	85
Dragaggio del porto, Agostinelli sentito in Commissione ecomafie			
12/03/2021	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 24	86
Audizione di Agostinelli a Roma			
12/03/2021	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 12	87
Audizione del commissario Agostinelli a Roma			
11/03/2021	FerPress		88
Commissione parlamentare d'inchiesta: audizione del commissario straordinario Andrea Agostinelli su illeciti ambientali			
11/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	90
Audizione Agostinelli in Commissione d'inchiesta			

11/03/2021	Reggio Tv	<i>Redazione ReggioTV</i>	91
Audizione di Agostinelli alla Commissione d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali			
11/03/2021	Ship Mag		93
Gioia Tauro, bilancio e obiettivi di Agostinelli sulle attività di dragaggio			
11/03/2021	Stretto Web		94
Gioia Tauro: audizione del commissario straordinario Andrea Agostinelli di fronte la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

12/03/2021	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 15	96
Avviso esplorativo per rilanciare il mercato ittico			
12/03/2021	Quotidiano di Sicilia	Pagina 12	97
Progettazione e investimenti ecco come rilanciare la città			

Catania

11/03/2021	Informazioni Marittime		99
Porto di Catania, Ancip: "Nuovo articolo 17 da valutare"			

Palermo, Termini Imerese

12/03/2021	Balarm		100
Non tutti lo sanno: al porto di Palermo puoi entrare in bici per una pausa "vista mare"			

Trapani

12/03/2021	Giornale di Sicilia (ed. Agrigento)	Pagina 13	103
Rilancio del porto peschereccio Il Comune punta sul turismo			
11/03/2021	TeleSud3		104
Verso la valorizzazione del porto peschereccio di Trapani			

Focus

12/03/2021	MF	Pagina 3	<i>ANDREA PIRA</i>	105
Via libera del Parlamento alle opere commissariate				
12/03/2021	Avvenire	Pagina 6		106
Commissari, ok per 58 opere (c'è pure lo Stretto)				
11/03/2021	Affari Italiani			107
Infrastrutture: Giovannini, 'ora possibile accelerare realizzazione 58 opere'				
11/03/2021	FerPress			108
Mims: dal Parlamento via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro				
11/03/2021	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti			110
Mims: dal Parlamento via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro				
11/03/2021	Ship Mag			112
Dal Parlamento via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro				
11/03/2021	Shipping Italy			114
Via libera al commissariamento della diga di Genova, della Darsena Europa e dei cantieri navali di Palermo				

11/03/2021	TeleBorsa		115
<hr/>			
11/03/2021	Ildenaro.it		117
<hr/>			
11/03/2021	Port News	<i>di Andrea Appetecchia</i>	127
<hr/>			
11/03/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	129
<hr/>			
11/03/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	130
<hr/>			
10/03/2021	Lloyd's List		131
<hr/>			
11/03/2021	Lloyd's List		132
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

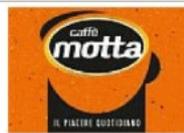
Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it



Europa League
La Roma fa tris
Milan, pari d'oro
di **Bocci, Passerini, Valdiserri**
alle pagine 42 e 43



Gianni Agnelli nasceva 100 anni fa
Torino, la Fiat e la Juve
Lo stile dell'Avvocato
di **Aldo Cazzullo**
a pagina 25



Non autosufficienti I PIÙ DEBOLI RIMASTI SENZA AIUTI

di **Dario Di Vico**

Sono poco meno di 3 milioni, hanno pagato il prezzo più salato alla devastazione del virus (la mortalità si è concentrata tra persone ultraottantenni con due o tre patologie concomitanti) ma ciononostante non riescono ad ottenere la giusta e necessaria attenzione. Si aspettavano che, una volta illuminata dal media la loro condizione, politica e amministrazione agissero di conseguenza e invece niente. Sono il piccolo esercito degli anziani che vivono nelle Rsa o in casa propria ma non sono autosufficienti vuoi a causa di una riduzione drastica della mobilità fisica (con l'impossibilità di lavarsi, vestirsi e camminare) vuoi per un grave disturbo cognitivo (il terribile Alzheimer tra tutti). Avrebbero bisogno di assistenza continuativa domiciliare o residenziale per rispondere alla condizione di dipendenza permanente, però non trovano interlocutori e risposte. Perché se è vero che la spesa corrente per il welfare italiano pende sul lato pensionistico, una è la condizione di un ex lavoratore settantenne in buona salute, altra e diversa quella di un anziano che dipende dai congiunti per le funzioni vitali e il sostentamento materiale. Su questa esigenza di rappresentanza e di voce si muove il Network Non autosufficienza, una rete di esperti affiancata da 8 associazioni di malati di Alzheimer e Parkinson, da Cittadinanzattiva, Forum del Terzo Settore, Forum Disuguaglianze diversità e sostenuta da Caritas italiana.

continua a pagina 26

Inchieste su cinque morti in Italia, stop in alcuni Paesi. L'Ema rassicura: solo trenta casi sospetti su 5 milioni di iniezioni

Europa, tensioni su AstraZeneca

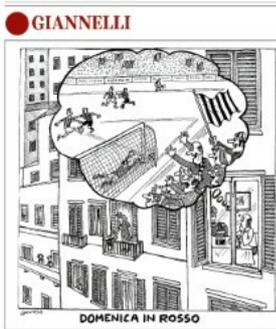
Da lunedì l'Italia chiude: 18 regioni a rischio tra rosso e arancione. L'indice di contagio in aumento

Cinque morti sospette dopo il vaccino AstraZeneca e in alcuni Paesi arriva lo stop all'utilizzo delle fiale. L'Ema rassicura: trenta casi di trombosi su 5 milioni di iniezioni. Salgono i nuovi positivi e le vittime. Da lunedì l'Italia con diciotto regioni a rischio tra rosso e arancione.
da pagina 2 a pagina 11

IL DIRETTORE DELL'AIFA MAGRINI
«Quel vaccino è efficace
Continui la campagna»

di **Margherita De Bac**

L'agenzia italiana del farmaco resta cauta su AstraZeneca: «È un prodotto efficace contro la malattia», dice il direttore Nicola Magrini. «La campagna deve continuare».
a pagina 3



LE TESTIMONIANZE
Scuola a distanza
«Noi mamme
finite nell'angolo»

di **Greta Sciaunich**

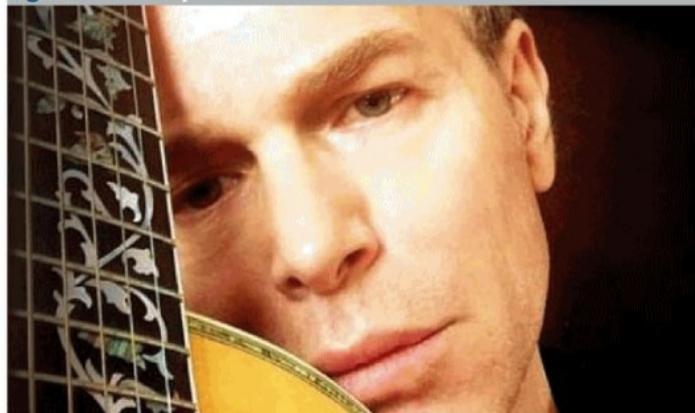
Ogni giorno 6 milioni di studenti seguono le lezioni a distanza. E questo costringe i genitori a trovare soluzioni per seguire i figli. Lavoro, commessioni, baby sitter: la gestione della casa si complica e spesso le donne sono tentate di lasciare l'impiego.
alle pagine 10 e 11
intervento di **Susanna Tamaro**

LA IJK DOPO IL SÌ EUROPEO
«Il nostro siero
in dose unica:
sicuro e funziona»

di **Laura Cuppini**

«Il nostro vaccino è stato testato in Sudafrica e si è dimostrato efficace contro la variante»: Paul Stoffels, direttore scientifico di Johnson & Johnson, si mostra fiducioso dopo il via libera al loro vaccino. «Con una sola dose offre elevata protezione dalla malattia severa».
a pagina 8 **Basso**

Il giallo Davanti al pm una star del Grande Fratello



Teodosio Losito, sceneggiatore e produttore televisivo di grandi fiction, morto suicida l'8 gennaio del 2019 all'età di 54 anni

«Una setta» e i misteri della morte del produttore tv

di **Giovanna Cavalli e Ilaria Sacchettoni**

La Procura di Roma indaga per istigazione al suicidio sulla morte del produttore Teodosio Losito. Ascoltata l'attrice Adua Del Vesco che al Grande Fratello parlò di una setta per vip dalla quale scappò dopo «il suicidio di Teo». a pagina 21

PD LA SUCCESSIONE ALLA SEGRETERIA

Sì di Letta al Pd: ora tutti uniti Il sostegno di Zingaretti

di **Monica Guerzoni e Maria Teresa Meli**

Enrico Letta è arrivato a Roma da Parigi dove dirige la Scuola di affari internazionali dell'Istituto di studi politici. E questo è già un segnale. Domani inizia l'assemblea del Pd e domenica sarà eletto nuovo segretario dopo le dimissioni di Nicola Zingaretti che gli apre la strada alla successione: «È la soluzione più forte e autorevole». L'ex premier ha spiegato a tutti i suoi interlocutori che «è venuto il tempo di ricostruire e di rilanciare il Pd».
alle pagine 12 e 13

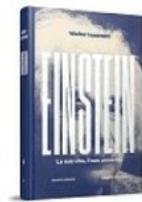
L'ANNUNCIO DI CHRISTINE LAGARDE

«Aiuti Bce più veloci»

di **Federico Fubini**

a pagina 29

CORRIERE DELLA SERA PRESENTA
EINSTEIN. LA SUA VITA, IL SUO UNIVERSO



In edicola dal 13 marzo.

CORRIERE DELLA SERA
La libertà della idee

IL CAFFÈ

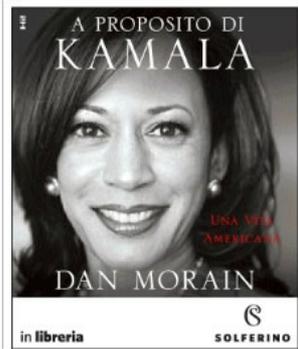
di **Massimo Gramellini**

Alla notizia che sarebbe dovuto tornare in carcere per avere violato le regole dei domiciliari, Fabrizio Corona si è coperso il volto di sangue a uso dei social (che hanno poi rimosso le immagini). Caricato su un'ambulanza, ne ha frantumato i vetri a pedate. Pare che gli faranno una perizia psichiatrica, ma ad averne bisogno saremmo anche noi, che da vent'anni ci interessiamo a lui. Il mondo è pieno di persone incapaci di modificare il carattere e quindi il proprio destino: riuscire è difficilissimo, come ben sa chiunque abbia provato a togliersi un vizio o a levigarsi l'ego nel tentativo di non soffrire più per il successo altrui. Da Eschilo a Shakespeare, gli eroi tragici sono appunto quelli che non riescono a cambiare. Ma hanno un talento, o comunque una gran-

Corona, perché?

dezza che, se non nobilita né giustifica le loro trasgressioni, le rende dense di significato. Fabrizio Corona non ha e non è nulla di tutto ciò. Perché allora i contemporanei seguono la sua vita con curiosità spasmodica e gli dedicano copertine e ospitate televisive, salvo scandalizzarsi per l'uso che egli ne fa?

Forse Corona incarna uno dei tanti «io» che si affollano nel nostro petto: quella pulsione adolescenziale permanente dell'animo umano che vorrebbe ignorare ogni regola, a cominciare dall'autocritica, compiacendosi di passare per vittima. L'educazione e la consapevolezza coprono nel comprimerla, ma quando non ci riescono, quella pulsione esplose in forme caricaturali. E la tragedia diventa farsa.



in libreria SOLFERINO

10312
9 771120 468008
9 771120 468008





Draghi scova la sottosegretaria allo Sport che fa contento Malagò: è Valentina Vezzali, berlusconiana e poi montiana. Perfetta per un governo di centrodestra



Venerdì 12 marzo 2021 - Anno 13 - n° 70
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 in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

INTERVISTA A ZINGALES

"Draghi, interessi a rischio conflitto da tecnici e Mck"



TRUZZI A PAG. 12

CASTE PARALLELE

Tria e Manzione, grandi ritorni di Restaurazione

MASCALI E PROIETTI A PAG. 7

AUTOSTRADE, LE CARTE

"Il Morandi può crollare": allarme Aspi già nel 2015

GRASSO A PAG. 15

IL "WHITE MONDAY"

Lavoratori pronti a mandare in tilt Amazon in Italia

ROTUNDO A PAG. 11

UNIVERSITÀ FIRENZE

Concorso poli: "Basta migliori, si fa il baratto"

Antonio Massari

È un quadro ancora una volta desolante quello che emerge dalle indagini sull'ateneo fiorentino Careggi. Le parole del procuratore aggiunto Tescaroli e del pm Nastasi sono durissime: "Il dato più significativo che emerge dai risultati investigativi è l'esistenza di un centro di potere che gestisce la cosa pubblica come fosse 'cosa propria'".
A PAG. 14



VACCINI CASTE ALL'ASSALTO MENTRE MEZZA ITALIA TORNA ROSSA

12 mila salta-fila nel mirino dei Nas



CHI SONO DA NORD A SUD

AVVOCATI, GIUDICI, FISICI, PSICOLOGI, DIPENDENTI DI AZIENDE, "PROFESSIONISTI A RISCHIO COVID" (O QUASI)

BISBIGLIA, CASELLI, DE LUCA, RONCHETTI, SALVINI, SPARACIANI E ZANCA DA PAG. 2 A 5

TROMBOSI IN UE, 2 MORTI IN SICILIA

Allarme AstraZeneca, iniezioni sospese in 5 Paesi. Non in Italia

CAIA, CALAPÀ E MARGOTTINI A PAG. 2 - 3

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro A che serve il Cts? a pag. 3
- Fini Rimpiango l'altro Feltri a pag. 17
- Gomez Evasori anti-cashback a pag. 9
- Esposito Magistrati e basta a pag. 9

CASO CONSP Si indaga sul gip Doveva astenersi su Verdini?

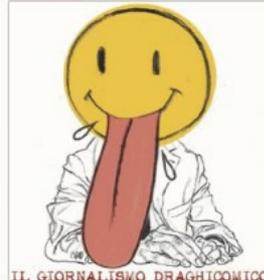
Cantone sgancia la bomba sul giudice di babbo Renzi

La Procura di Perugia apre un fascicolo su Gaspare Sturzo, che ha chiesto nuove indagini per Tiziano e l'ex braccio destro di B. amico di Matteo. Si profila l'accusa di abuso di ufficio per non avere rinunciato

A PAG. 13



Mannelli



IL GIORNALISMO DRAGHIOMICRO

La cattiveria

Enrico Letta è rientrato in Italia dopo l'incito a diventare il nuovo segretario del Pd. Imbarazzo nel partito: intendevano Gianni Letta
WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

L'ATTIVISTA DIRÈCHE

"In Algeria ancora in piazza contro l'élite dei corrotti"

DE MICCO A PAG. 16



LETTERATURA & CONSOLLE

Da Shakespeare a Dante: ecco i nuovi videogame

DI FAZIO A PAG. 18

Fine della favola

Marco Travaglio

Da qualche giorno leggiamo con raccapriccio le cronache delle indagini di varie Procure siciliane su alcune Ong specializzate nei "soccorsi" di migranti nel Mediterraneo. E notiamo con stupore il silenzio dei politici e dei commentatori di solito così prodighi di commenti, esternazioni, interviste, petizioni, appelli e contrappelli. Parlano solo Salvini e i giornali di destra, facendo di tutta l'erba un fascio fra le Ong che davvero salvano vite dal naufragio e quelle che fanno altro. Tacciono invece quelli che da anni fanno di tutta l'erba un fascio in senso opposto: difendendo a prescindere tutte le Ong, attaccando a scatola, occhio e orecchi chiunque pm si azzardi a indagare, qualunque osservatore si permetta di sollevare dubbi, qualunque politico non certo razzista e fascista (come Minniti, Di Maio e Lamorgese) - o si chiederà qualche regola nel Mar West, fino a negare financo filmati, foto, satelliti e intercettazioni che provano i rapporti fra volontari e scafisti.

Quando il procuratore di Catania Carmelo Zuccaro, chiamato nel 2017 in Parlamento a riferire, spiegò che l'Italia era disarmata contro i trafficanti di esseri umani perché le navi di alcune Ong prelevavano i migranti in acque libiche o limitrofe dai barconi degli scafisti con consegne concordate, transponder spenti e nessun controllo dello Stato, azzerando il rischio giudiziario e "imprenditoriale" di quei criminali, fu accusato di sporcare la favola bella degli angeli del mare. *Fidem* per Minniti, che quell'estate propose un codice di autodisciplina per le Ong (transponder accesi, bilanci trasparenti, agenti a bordo). E riuscì ad abbattere il traffico e il numero dei morti, cosa di cui si prese il merito Salvini senza far nulla in più di utile, ma molto in più di inutile, xenofobo propagandistico. Intanto le anime belle ripetevano il mantra "nessuna prova, solo calunnie, è crimine umanitario". Negazionismo puro, anche dopo che l'inchiesta di Trapani sulla nave *Inventa* dell'Ong *Jugend Rettet*, mostrò foto e filmati delle consegne concordate dagli scafisti ai volontari, che poi non li denunciavano e non ne affondavano i loro barchini, ma li restituivano. Noi tentammo di sollecitare un dibattito serio, che distinguesse tra chi salva vite e chi fa da nastro trasportatore o da tassista agli scafisti: distinzione che gioverebbe alla verità, alla giustizia, ma soprattutto alle Ong pulite. Non ci fu verso: fummo insultati dai Manconi, Zoro, Mannocchi & C. Ora si attendono i loro commenti sull'inchiesta chiusa a Trapani su 21 membri degli equipaggi di *Inventa*, *Vost Hestia*, *Vost Prudence*, navi legate alle Ong *Jugend Rettet*, *Save The Children* e *Medici senza Frontiere*.
SEQUE A PAGINA 20



ANNO XXVI NUMERO 60

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDI 12 MARZO 2021 - € 1,80

Ha tradotto Shakespeare, ma in quanto bianco Victor Obiols è indegno di tradurre Amanda Gorman. La whiteness, crimine inespiable

Roma. Immagino se ad Alessandro Di Maio fosse stato impedito di tradurre "Sul far del giorno" del Nobel per la Letteratura Vsevolod Solov'ev...

tere dall'incarico di traduttrice di Amanda Gorman, lancia una poetessa di colore che ha parlato alla cerimonia di inaugurazione di Joe Biden...

nome "Lucas", l'amico immaginario. Il comunicato della casa editrice Meulenhoff, l'equivalente olandese della francese Gallimard, era stato un biglietto di "inclusione" e "sensibilità verso i lettori"...

dalla belga di origini congolese Marie-Françoise Kakoma. "Se io non posso tradurre una poetessa solo perché è una donna, giovane, nera, non posso nemmeno tradurre Omero perché non sono greco o Shakespeare perché non sono inglese o del XVI secolo..."

Lo stop in Danimarca. Due morti sospette ma è presto per dare la colpa al vaccino

L'Aifa vieta l'utilizzo di un lotto di AstraZenca, anche se al momento non si vede un "tessò di causalità"

Il conforto della statistica

Fanno discutere in queste ore i casi di eventi tromboembolici osservati in persone che si erano appena vaccinate con il prodotto di AstraZenca. Si tratta di quattro casi in Austria (di cui uno letale) e di tre in Italia, di cui due letali...



Si può vaccinare di più

La strategia di Draghi, il lavoro di Curcio e Figliuolo, l'obiettivo di 400 mila al giorno

Roma. Nella visita odierna al centro vaccinale di Fiumicino il presidente del Consiglio Mario Draghi parlerà dell'andamento della campagna vaccinale, ma soprattutto della nuova strategia e dei prossimi obiettivi.

Il planisfero Letta

E' il "partito degli occhialini". Giuristi, economisti, giovani. La mappa dei quasi leader del Pd

Roma. Non lo chiamano per farsi perdonare ma perché è il fioriscritto di successo, il leader del "partito degli occhialini". C'è una piccola famiglia che ha come riferimento Enrico Letta e non si limita al Pd che lo vuole addegnare...

L'arte di governare le delusioni

Le scuole dovevano restare aperte e ora chiuderanno. La Pa doveva emanciparsi dai sindacati e ora ci si ritrova a braccetto. C'è un altro test per Draghi cambiare l'Italia schivando l'agenda dell'impossibile

Il governo Draghi è certamente la cosa migliore che potesse capitare a un paese come l'Italia desideroso di affrontare con ambizione alcune sfide cruciali per il futuro.



ulare le proprie premesse a una realtà che in diverse circostanze può rendere difficile la realizzazione anche del miglior progetto.

Bankitalia, 2 anni dopo

La nomina di Signorini dg di Via Nazionale e l'esito disastroso della guerra gialloverde a Visco

Dopo che a fine febbraio il Consiglio superiore della Banca d'Italia ha scelto come direttore generale Luigi Federico Signorini, nel primo Consiglio dei ministri utile il governo Draghi ha approvato la nomina. E' un passaggio, nella complessa procedura di nomina del direttore che necessita anche del sigillo del Quirinale, che si è svolto nella maniera più naturale possibile.

Appuntamento con l'Ue

Non c'è sovranità europea senza una vera comunione tra Francia e Italia, scrive Clément Beaune

Pubblichiamo in esclusiva per l'Italia un articolo di Clément Beaune, ministro francese per gli Affari europei

Provaci ancora Bibi

Salta il viaggio storico di Netanyahu negli Emirati, ci riproverà. Elezioni e missili

Roma. Il primo ministro d'Israele, Benjamin Netanyahu, ha annullato per la quarta volta un viaggio molto desiderato per andare nel Golfo a incontrare l'emiro Mohammed bin Zayed, leader degli Emirati Arabi Uniti.

Il paragiornalismo

Priorità vaccinali. Lo scontro tra il giornalismo scientifico e la dittatura degli influencer

Come accanto alla farmacia c'è la parafarmacia, come oltre ai medici ci sono i paramedici, così il cerchio sull'informazione lo mette il paragiornalismo. Ebbene si il paragiornalismo dilaga nei social dove Selvaggio Lucarelli non solo richiede per sé il vaccino ma stabilisce il pendente corretto dalla sua finestra fotografando i passanti asbrambrati a favore di grandangolo.

Andrea's Version

Quell'altro non ha mai fatto il contabile invidioso: mai fatto il magistrato che distrugge la lettera decisa per paura che in centri il suo papà; non è mai stato, ovviamente, il cugino fedifrago che ha sposato la sua bella; mai posseduto un'osteria da cui fare lo spic niente figli illegittimi salvati all'ultimo per farsi bello, né sempre del supposto nemico suo, siamo dicendo all'una banca messa in piedi alle sue spalle; ma di più, sempre il medesimo amore; mai successo, a quanto sia dato sapere, che abbia fatto rapire qualcuno per liberarlo o farsi bello; non un solo nemico che si chiama Dangars e vive comunque nel terzo millennio; non nel secondo, interamente in Italia a lavoro a Dubai, o talora a Ripango, ma mai intransigibile; né insomma torna quasi quell'anietta da Corte di Montecitorio, suo sceriffo Letta, lui assai professor, dopo il campanellino si gioca la pianola.

La zona rossa e le nuove dosi di AstraZenca

Un giorno qualcuno sarà in grado di spiegare - anche senza ricorrere alle balie di Putin e a quelle derivate di Salvini - perché il vaccino Sputnik in Italia sia tanto simpatico e tutti lo vogliono, anche se non se ne è mai vista una fiala, e invece quello AstraZenca sta sulle balie a tutti, anche se molti lo hanno fatto sapere ai ministri, e infine le categorie di candidati a pari si sentono come pecore al macello nel frattempo, la Lega si è astenuta sul decreto "Covid". Poi ovvio, quelli chiamano: glielo fanno sapere, e infine il caso del lotto ritirato e della Danimarca, e da noi ci sono i tre morti sospetti in Sicilia.

Conte parla con Prodi del nuovo M5S

Il pm e la presunzione di innocenza del vaccino. Bene

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23:30



il Giornale



VENERDÌ 12 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 60 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
024 7324971 | Sede: tel. 0247324971

CAMBIANO I RISTORI

SUBITO I SOLDI SUL CONTO

Centrodestra in pressing: verso bonifici rapidi alle partite Iva in crisi

VACCINI, C'È LA NORMA ANTI-FURBETTI

Due morti sospette, ritirato un lotto AstraZeneca. Niente panico, ma pm scatenati

■ Mentre il governo Draghi mette a punto il piano di vaccinazioni di massa privilegiando il criterio delle classi d'età, c'è da affrontare il nodo dei ristori alle attività costrette a nuove prolungate chiusure. La proposta di Lega e Forza Italia: «Denaro subito sui conti correnti».

Aifano, Angeli, Cottone, Cuomo, De Francesco, De Martino, Marino Napolitano e Pelliccetti da pagina 2 a pagina 8

I VACCINI NON CI FANNO PAURA I MEDICI INDAGATI INVECE SÌ

di Alessandro Sallusti

Quando un granello di sabbia entra nell'ingranaggio, rischia di fare più danni di un terremoto. Poteva succedere ed è successo: in seguito a due decessi sospetti in Sicilia, un lotto di vaccini AstraZeneca è stato ritirato dal mercato, e la stessa cosa è accaduta in Danimarca. È presto per tirare conclusioni, in uno dei due casi italiani la relazione tra vaccino e decesso sarebbe stata già esclusa, nel secondo bisogna attendere l'esito dell'autopsia e comunque i 1.257 cittadini vaccinati con fiale dello stesso lotto non hanno avuto alcun problema.

Parliamo appunto, con a prescindere il dolore nel cuore per le due vittime, di sospetti circoscritti dentro l'enorme certezza sia sulla validità, sia sulla necessità di una vaccinazione di massa. Al mondo nulla esiste di sicuro al cento per cento, neppure stare in casa sul divano a guardare la televisione. Ma certamente vaccinarsi è tra le cose più sicure. In Inghilterra, per fare un esempio, su dieci milioni di cittadini vaccinati AstraZeneca solo in 193 hanno avuto effetti collaterali significativi, parliamo quindi dello 0,002 per cento. È un

rischio che un Paese può correre per debellare un'epidemia che solo in Italia ha fatto più di centomila morti e salvare una economia ormai allo stremo? Io direi di sì, anche perché il tempestivo intervento dell'autorità di controllo dimostra che lo Stato è vigile e dalla parte dei cittadini, non certo delle multinazionali.

Non è il momento quindi di farsi prendere dal panico o dall'isteria. A questo ci pensa come al solito la magistratura, che senza aspettare gli esiti degli accertamenti ha iscritto nel registro degli indagati dieci persone, tra le quali il personale medico dell'ospedale militare dove è avvenuta la somministrazione sospetta, con l'accusa di omicidio colposo, reato che prevede fino a sette anni di carcere. Possiamo immaginare - alla luce di questa iniziativa - lo stato d'animo delle migliaia di medici che ogni giorno iniettano centinaia di migliaia di dosi. In una situazione emergenziale, un effetto collaterale indesiderato non dovrebbe mai e poi mai configurare reato per medici e infermieri, a meno di comprovata imperizia. Soprattutto se la contestazione arriva da chi - mi riferisco ai magistrati - i propri errori, anche quelli non in buona fede, non li ha mai pagati né mai li pagherà.

A CENT'ANNI DALLA NASCITA

Il Signore degli Agnelli: cosa resta dell'impero

di Pierluigi Bonora e Tony Damascelli

con Fedi alle pagine 18-19



L'AVVOCATO Gianni Agnelli (1921-2003)

IL PREMIER E VON DER LEYEN RASSICURANO L'EUROPA Draghi spinge sulle dosi

di Adalberto Signore

Proprio mentre a Palazzo Chigi stanno rivedendo l'intervento con cui oggi Mario Draghi lancerà pubblicamente la campagna vaccinale di massa, sul tavolo del premier piomba il caso AstraZeneca. Dopo altri Paesi europei, infatti, anche in Italia si registrano quelli che l'Agenzia del farmaco definisce «eventi av-

versi» in concomitanza con la somministrazione del farmaco dell'azienda anglo-svedese. Nello specifico, il decesso di tre militari in Sicilia. Il «nesso di casualità» con il vaccino è tutto da provare e l'unica concomitanza che viene individuata da Aifa è di tipo «temporale», anche perché - fa sapere l'Agenzia (...)

segue a pagina 2

SINISTRA ALLO SBANDO

Il Pd si aggrappa a Letta: «Scelto per disperazione»

di Augusto Minzolini

Confessionale Pd. Nel primo corridoio che immette nell'aula di Montecitorio l'ex ministro dei Trasporti Paola De Micheli, una «Jettiana» d'antan messa alla sbarra per l'insuccesso del Conte bis, si sfoga sui limiti del Pd e spera in Letta. «Io a 16 anni ero (...)

segue a pagina 11

I GUAI DEI CINQUE STELLE

M5s, volano gli stracci Lite grillini-Rousseau

Di Sanzo a pagina 12

PARLA IL MAESTRO

Teatri riaperti Muti si schiera «Non si muore di solo Covid»



di Piera Anna Franini

«Aprite questi benedetti teatri. Non lo dico per me. Io la carriera l'ho fatta. Mi riferisco alla mancanza di cibo spirituale e culturale di cui soffriranno le generazioni future. Così portiamo il nostro Paese allo sbaraglio. Non si muore solo di fame e di Covid. L'assenza di cibo spirituale e culturale porta alla morte psichica, alla morte della società». È l'ennesimo appello del direttore d'orchestra Riccardo Muti, mercoledì al teatro Donizetti di Bergamo per registrare il concerto che andrà in streaming il 21 marzo (...)

segue a pagina 25

STORIE DI GIUSTIZIA

Crespi, il regista antimafia condannato per mafia

di Luca Fazzo

Ambrogio Crespi, regista cinematografico, fratello del sondaggista Luigi Crespi, ieri si è presentato al carcere di Opera, accompagnato dal fratello e dalla moglie. Dopo la sentenza della Cassazione la condanna a 6 anni è diventata definitiva. Ecco cosa non torna.

a pagina 13

Corona ritorna in carcere Minacce di suicidio sui social

di Valeria Braghieri e Marco Zucchetti

Fabrizio Corona torna in carcere. Lo ha deciso il Tribunale di sorveglianza che gli ha revocato i domiciliari dopo infinite violazioni. E mentre lui si taglia le braccia minacciando il suicidio, si riapre il dibattito: accanimento o giustizia?

con Fucilieri a pagina 16

LO STUDIO FILOLOGICO

Così Dante rese poetiche la parolacce

Alex Pietroggiacomì

a pagina 23

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

PROVA
SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico

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

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

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA
SISTEMI FARMACI), IL 30 PER CENTO DEI CONSUMI È IN COSTANTINIA PER IL 1.1.2020

IL GIORNO

VENERDÌ 12 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Crema, la famiglia sceglie l'esperto del caso David Rossi

Giallo Pamiro, la svolta
Il perito: nessun volo
Non è morto in cantiere

G.Moroni e Ruggeri in Lombardia



DOMANI IN REGALO
SPECIALE SAPORI E RICORDI

ristora
INSTANT DRINKS

Buferata AstraZeneca, scattano i ritiri

Tre morti sospette dopo il vaccino, Aifa blocca un lotto di 500mila dosi. Decisioni analoghe in alcuni paesi del Nord Europa
Gli esperti: misure precauzionali, siero sicuro. Lunedì nuove restrizioni: verso la zona rossa Emilia-Romagna, Lombardia e Lazio

Servizi
da pag. 2 a pag. 7

Avanti con la campagna

Ma adesso niente psicosi sui vaccini

Raffaele Marmo

Gli è le mani dai vaccini. Massima cautela, massimi controlli su effetti e controindicazioni dei sieri. Con il più rapido e celere intervento per bloccare eventuali lotti a rischio o mal-prodotti e per mettere al sicuro i prossimi vaccinandosi. Ma stop a ogni forma di allarmismo, di disinformazione e di terrore che possano minare la credibilità, l'operatività e la prosecuzione della campagna di immunizzazione di massa. Che, semmai, deve essere la più spedita possibile e raggiungere quanto prima il maggior numero di cittadini. Insomma, il caso AstraZeneca non deve diventare un caso e offrire alibi a chi gioca con il fuoco mettendo in discussione la sola arma che abbiamo contro il virus del secolo.

Continua a pagina 2

LA SORELLA DEL GURU DI TESLA È A FIRENZE PER GIRARE UN FILM D'AMORE
«SIAMO CREATIVI PER MERITO DI MAMMA. MA I MARZIANI LI LASCIO A LUI»



Tosca Musk, 46 anni, sorella minore del genio delle auto e dei viaggi spaziali, è produttrice e regista di serie tv e film romantici

ELON MUSK MIO FRATELLO

Bogani a pagina 13

DALLE CITTÀ

Milano, la polemica

Caos vaccinazioni
E Bertolaso attacca Aria:
«Vergogna»

Bonezzi nelle Cronache

Milano, la storia

Davide batte l'autismo
Ora è l'angelo dei suoi compagni

Vazzana nelle Cronache

Palestro

Cacciatore disperso
Ritrovato morto nel fiume Sesia

Zanichelli nelle Cronache



Il fotografo si filma sui social insanguinato

Corona torna in carcere
L'ultimo (triste) show

Giorgi a pagina 17



Dopo l'intervista di Meghan

William contro Harry
«Non siamo razzisti»

Bonetti a pagina 12

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminica 3

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

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

A. MENARINI



Domani su Alias

CON FERLINGHETTI A PRAGA Un viaggio nell'aprile del 1998, l'incontro con poeti, intellettuali, cineasti. E una poesia inedita



Culture

ARTI URBANE Quando i graffiti erano underground. Due libri raccontano l'origine del writing tra Milano e Roma



Visioni

AGITU FELLOWSHIP Una borsa di studio intitolata all'imprenditrice etiopica vittima di femminicidio

il manifesto quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE - EURO 2,00

VEDERDI 12 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 60

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

ASTRAZENECA SORVEGLIATA SPECIALE. L'ITALIA SOSPENDE UN LOTTO, «RITIRO CAUTELATIVO»

Vaccini, al via la campagna Draghi

Il governo prova ad accelerare la campagna di immunizzazione nella speranza di superare anche le divergenze tra le Regioni, mentre l'Italia si prepara ad entrare in zona rossa. E intanto scoppia il caso AstraZeneca. Dopo la segnalazione di alcuni decessi e patologie, diversi paesi

europei interrompono l'utilizzo di due lotti del vaccino dell'azienda anglo-svedese. L'Italia in via precauzionale blocca le fiale con il numero di serie ABV2856, l'Austria, seguita da Estonia, Lettonia, Lituania e Lussemburgo, il lotto ABV5300. Danimarca (in cui è stato segnalato un decesso

per un embolo), Norvegia e Islanda sospendono del tutto le somministrazioni. Sia l'Ema che l'Aifa sottolineano che non sono state provate correlazioni dirette con la vaccinazione. Telefonata Draghi-von der Leyen. CAPOCCI, LANIA, POLLICE ALLE PAGINE 2, 3

NON PASSA L'ACCORDO SULLA DEROGA Brevetti, niente da fare al Wto

Blocco dei paesi ricchi e del Brasile, al Wto non passa la richiesta di Sudafrica e India, sostenuta anche dal presidente dell'Oms, di sospendere la pro-

prietà intellettuale sui brevetti per poter produrre dappertutto i vaccini e nel numero di dosi necessarie. Ieri una giornata di mobilitazione. MERLO A PAGINA 4

Proprietà intellettuale L'appuntamento mancato con la storia

NICOLETTA DENTICO

L'11 marzo 2020 l'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) dichiarava formalmente la pandemia da Sars-CoV-2. Con puntiglioso tempismo, per non perdere il sotto-testo simbolico di coincidenza con cui la pandemia parla al mondo dall'inizio, il Consiglio Tripartito del Wto si è ritrovato il 10 e 11 marzo a riprendere il discorso, dove si era fermato qualche giorno fa, su una questione tanto gigantesca quanto decisiva per la strategia di gestione globale di Covid-19. segue a pagina 4

Il nuovo centro di distribuzione Amazon a Colferamo foto Ettore Ferrari/Ansa

Il primo sciopero di tutta la filiera Amazon al mondo avverrà in Italia il 22 marzo. Cgil, Cisl e Uil trasporti hanno unito i 40 mila addetti del gigante di Bezos di cui 19 mila driver. Chiedono di rallentare i ritmi insostenibili al tempo della pandemia. Senza risposta pagina 8



Serrata a domicilio

BigPharma La grande truffa e la vaxwar Est-Ovest

MARCO BASCETTA

Globale come la pandemia, la guerra dei vaccini dilaga nel mondo. Dai livelli più generali ai più minuti. Guerra commerciale, geopolitica, tra Est e Ovest, tra aziende, tra Stati e aziende, tra Stati e Stati, tra istituzioni sovranazionali e governi nazionali, tra Stato e Regioni, tra regione e regione, tra corporazioni, categorie e gruppi sociali. Mettere ordine in questo scenario di conflitti fittamente intrecciati non è impresa facile. Di certo non c'è stato nessun ravvedimento solidaristico. segue a pagina 19

DEM IN CERCA DI UN LEADER Letta, oggi l'annuncio Zingaretti: rilancerà il Pd



Enrico Letta è rientrato a Roma e oggi scoglierà la riserva sulla candidatura alla guida del Pd. Chiede a tutti «rispetto» per la comunità dem, «anche dentro una discussione dura». Domenica il voto dell'assemblea. L'ex ministro del Lavoro Cesare Damiano: «Va recuperata l'identità sociale smarrita con Renzi». CARUGATI, CHIARI PAGINE 6 E 7

ANTIGONE Carceri, stranieri i più penalizzati

Nel 2020 la popolazione carceraria è diminuita del 12,3% (53.697 detenuti attuali) - esito più di attivismo della magistratura di sorveglianza che non dei provvedimenti legislativi, spiega l'associazione Antigone nel XVII rapporto sul carcere presentato ieri - ma il numero di stranieri detenuti rimane stabile al 32,5%. Sono i più esclusi dalle pene alternative. Eppure negli ultimi anni la componente rumena dei reclusi si è ridotta di un terzo. Omicidi al minimo storico ma aumentano gli ergastoli. Ci vuole una rivoluzione gentile. GONNELLA E MARTINI A PAGINA 10

all'interno

Myanmar Accuse farsa dei militari contro la Lady

EMANUELE GIORDANA PAGINA 13

Hong Kong Nuova legge elettorale, ok di Pechino

SERENA CONSOLE PAGINA 12

Grecia Polizia violenta, Nea Smyrni si ribella

DIMITRI DELIOLANES PAGINA 11

Mediobanca-Generali

Le nuove mosse di Del Vecchio e Caltagirone

VINCENZO COMITO

Una notizia che sembra apparentemente modesta apparsa sulla stampa nei giorni scorsi e che riferiva come Caltagirone avesse acquisito l'1% del capitale di Mediobanca, contribuisce in realtà a segnalare delle importanti novità. segue a pagina 19

Lele Corvi



10312 Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipe/CRM/232103 9 770029 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCX-N° 70 ITALIA
SPESSIONI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 12 Marzo 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 1,20

Dai malumori al patto De Laurentiis e Gattuso tregua per la Champions l'addio può attendere

Pino Taormina a pag. 16



L'intervista «Io allo stadio col burka per vedere a Dubai mio papà Cannavaro»

Maria Chiara Aulizio in Cronaca



La politica Pd, il giorno di Letta segretario fino al 2023



Nelle prossime ore Enrico Letta scioglierà la riserva sulla sua candidatura alla segreteria del Pd ma chiede un sostegno unitario e scadenza nel 2023.

Ajello a pag. 9

L'analisi LE CORRENTI SENZA IL PARTITO

Massimo Adinolfi

La buona notizia, per i dem, è che c'è unanimità nel partito. La cattiva è che l'unanimità c'è su una cosa soltanto: sulla convinzione di trovarsi nella situazione più difficile da quando il partito è nato, una quindicina di anni fa. Su tutto il resto, l'unanimità non c'è affatto, e però, si potrebbe aggiungere provocatoriamente: non serve nemmeno. Mi spiego. Nelle concitate cronache di queste ore, all'affannosa ricerca di una soluzione alla crisi provocata dalle dimissioni di Zingaretti, il Pd viene dipinto, senza ragione, come un partito dilaniato dalle correnti, il cui unico orizzonte è la lotta di potere, il posizionamento interno, la conquista delle poltrone e chi più ne ha, più ne metta.

Continua a pag. 35

AstraZeneca, le dosi ritirate

►Tre morti dopo il vaccino, l'Aifa blocca un lotto: nesso non provato. Sequestri anche a Napoli Draghi: «Faremo ogni controllo». Nuova revisione dell'Ema ma si va avanti con le iniezioni

Blocco precauzionale per un lotto di vaccini AstraZeneca. Dopo la segnalazione di tre decessi in Sicilia a poche ore dalle vaccinazioni l'Agenzia italiana del farmaco ha emesso in via precauzionale un divieto di utilizzo del lotto ABV2856; sequestri anche a Napoli. Il premier Draghi: faremo ogni controllo. L'allarme si estende anche ad altri Paesi Ue. L'Ema dispone una nuova revisione ma si procede con le somministrazioni. Conti, Esposito, Mangani e servizi alle pagg. 2 e 3

Il caso

De Luca e i nuovi divieti decisi senza sentire le forze dell'ordine

Valentino Di Giacomo

L'ordinanza regionale firmata mercoledì dal governatore De Luca è piovuta come un fulmine e ciel sereno anche sulle forze dell'ordine, che quelle norme dovrebbero farle rispettare.

A pag. 5



Le imprese campane

«Si alle punture in fabbrica ma chi è il responsabile?»

Valerio Iuliano

Il mondo delle imprese si mobilita per le vaccinazioni all'interno di alcune aziende. Ma resta il nodo della responsabilità delle somministrazioni.

A pag. 4

La nuova stretta

Balzo dei positivi verso il rosso quasi tutta Italia

L'Italia in rosso. Oggi il governo dovrebbe varare le nuove regole destinate a portare in zona rossa tutte le Regioni con un Rt superiore a 1,25 o con un'incidenza di 250 casi ogni 100mila abitanti.

Pirone a pag. 6

Ischia Il piccolo aveva una malattia rara, solo martedì l'ok dell'Aifa



Il piccolo Leonardo con i suoi genitori che hanno lottato fino all'ultimo per ottenere il farmaco salva-vita

Leo, la cura gratis arriva troppo tardi

Massimo Zivelli a pag. 6

«Il racket è in calo perché la camorra è già nelle imprese»

►L'allarme del procuratore di Napoli Melillo Confesercenti: «Trentamila aziende a rischio»

Leandro Del Gaudio

L'allarme lanciato da Confesercenti: «A Napoli 30mila aziende a rischio controllo dalla criminalità», trova riscontro nella preoccupazione del procuratore Melillo che spiega come il mondo delle imprese sia largamente permeato da reti di fiduciari mafiosi, ora più che mai esposto ad essere assorbito nei circuiti del riciclaggio, della frode e dell'evasione fiscale: «Racket in calo perché la camorra è nelle imprese».

In Cronaca

Alfieri della Repubblica

I 28 baby eroi del Colle: «Il virus non ci ferma»

Mattarella nomina i 28 Alfieri della Repubblica, premiato il loro coraggio nel donarsi agli altri nonostante il Covid. Le storie di Giulia di Cava de' Tirreni e dei ragazzi dell'Istituto "Casanova" di Napoli.

Capone e Lombardi a pag. 10

Diego innocente, ma solo post-mortem «Maradona non era un evasore» La Cassazione: diritto al condono

Francesco De Luca

Anche la posizione di Diego Armando Maradona poteva beneficiare del «condono» con il quale è stata risolta la querelle con il fisco relativa agli stipendi pagati dal Calcio Napoli ad Antonio Caroca e Riccardo Alemano, gli altri due stranieri del Napoli degli Scudetti. E quanto ha stabilito la sezione tributaria civile della Corte di Cassazione che ha accolto i motivi principali del ricorso presentato da Mara-



dona attraverso il suo avvocato napoletano Angelo Pisani. Si tratta di una pronuncia decisiva per la risoluzione della querelle pluridecennale con il Fisco italiano del campione argentino che arriva però solo dopo la sua morte il 25 novembre 2020. Aver negato a Maradona gli stessi benefici concessi agli altri due calciatori, secondo i giudici, causerebbe «una palese assenza di tutela effettiva del contribuente».

A pag. 11

PROVA

SUSTENIUM

Bioritmo3 Multivitaminico

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

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

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

A. MENABINI





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 143-N°70 ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2003 conv. L.492/04 art.1 c.1 B03-PM

NAZIONALE



Venerdì 12 Marzo 2021 • S.Massimiliano

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La fiction su Rai2
Il ritorno di Schiavone
Giallini: «Rocco come me pronto a ribellarsi ad ogni ingiustizia»
Satta a pag. 23



Serie A, oggi Lazio-Crotone
Europa League, la Roma trionfa con lo Shakhtar e ipoteca i quarti (3-0)
Milan, 1-1 con lo United
Angeloni, Bernardini, Riggio e Trani nello Sport



Il Messaggero Casa
BILOCALE
messengerocasa.it

La scelta dei leader
Molto potere in poche mani
il doppio volto della politica

Alessandro Campi

Per chi abbia letto o anche soltanto orecchiato l'opera di Roberto Michels - un tedesco-renano innamorato dell'Italia, autore nel lontano 1911 di un classico della scienza politica intitolato "Sociologia del partito politico" - non suonerà strana l'idea che i partiti (tutti, senza eccezione, anche quelli che si professano democratici, rivoluzionari o popolari) abbiano un tratto intrinsecamente verticistico e oligarchico. Ma in Italia, diciamo così, forse stiamo esagerando.

Guardiamo infatti a quel che sta accadendo nel M5S e nel Pd, entrambi alle prese con la scelta di un nuovo leader: nel primo caso, perché la guida collegiale si è scoperto che non funziona; nel secondo perché si è appena dimesso, vittima del fuoco amico e dei suoi stessi errori politici, l'ennesimo segretario.

Il M5S è nato con questo marchio di fabbrica: potere ai cittadini comuni, uno vale uno, niente deleghe in bianco, il parlamentare come portavoce dell'elettore, rotazione delle cariche come antidoto alla corruzione e alla routine del governo, collegialità nelle scelte, consultazione diretta degli iscritti per ogni decisione importante. Insomma, la democrazia quella vera: diretta, partecipata, trasparente, istantanea (grazie alla Rete).

Ma al momento di darsi finalmente un vero capo politico (oltre quello spirituale che sempre resterà Grillo) ecco i problemi.

Continua a pag. 25

Nuovo picco, Lazio in rosso

►I contagi toccano quota 25mila. L'Rt a 1,3, mai così alto da 9 mesi. Chiudono sette regioni Da lunedì serrata per bar, ristoranti, scuole e parrucchieri. Terapie intensive in affanno

ROMA Per la prima volta da quando esiste il sistema dei colori, il Lazio entra in fascia rossa. Succederà lunedì, quando tutte le scuole torneranno alla didattica a distanza, chiuderanno bar e ristoranti (consentita la consegna a domicilio), resteranno aperti solo i negozi di prima necessità, vietati gli spostamenti anche all'interno della Regione se non per motivi di lavoro, necessità e salute. L'indice di trasmissione del Lazio (Rt) è a 1,3 e non era così alto da nove mesi.

Evangelisti e Melina alle pag. 2 e 3

Draghi alla Ue: controlli, ma si va avanti

AstraZeneca, tre morti e lotto sospeso
Aifa: nessun collegamento con il siero

ROMA Tre persone cui è stato inoculato il vaccino di AstraZeneca sono morte. Bloccato il lotto proprio il giorno in cui il piano nazionale per l'immunizzazione di massa prende forma. L'Aifa assicura:



nessun nesso è provato. Draghi chiama la Ue: «Faremo verifiche serie, ma si va avanti». Camilletti, Conti, Errante, Malfetano, Mangani, Pirone e Sirignano da pag. 4 a pag. 7

Lotteria degli scontrini, i primi vincitori

I sostegni arriveranno a 47 miliardi
Licenziamenti, stop fino a giugno

Luca Cifoni

Sta per arrivare la tanto attesa approvazione del decreto Sostegni. Il provvedimento è previsto per la metà della



prossima settimana. Andando ben oltre i previsti 32 miliardi: si punta a 47 miliardi. Licenziamenti, lo stop prorogato a giugno. A pag. 8 Bisozzi a pag. 8

Da Christie's vendita la crypto-opera immateriale dell'artista Beeple

Un file che vale 60 milioni
puzzle digitale da record
Un dettaglio dell'opera immateriale dell'artista Beeple Concas a pag. 22

L'autore tv "suicida" in procura i vip del Grande Fratello

►Indagine sul decesso di Teodosio Losito Sentita Adua del Vesco dopo le accuse in onda

Michela Allegri

Una chiacchierata notturna nella casa del Grande Fratello Vip, le lacrime, il ricordo di un periodo difficile. Accuse pesantissime: menti piagate, abusi. Un clima di pressioni che, almeno in un caso, potrebbe avere provocato un suicidio. Ora è la Procura di Roma a indagare sulla morte dello sceneggiatore Teodosio Losito. A pag. 13

A Bologna



Paura per Morandi: ustioni e ricovero

Marzi a pag. 23

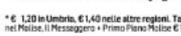
Eroi della solidarietà

Ecco i 28 baby alferi di Mattarella campioni anti Covid

ROMA Grazie Silvia, 9 anni, la più piccola tra questi piccoli "giganti": durante il lockdown dava coraggio ai compagni di classe. Sono 28 i baby eroi premiati dal Presidente Mattarella

come Alferi della Repubblica, bambini e ragazzi dai 9 ai 18 anni che si sono distinti in questa triste epoca di Covid quali «esempi di solidarietà».

Ferazzoli e Lombardi a pag. 11



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.

IL BRANNO
LO SCORPIONE VERSO LA FELICITÀ
Buongiorno, Scorpione! Venere incarna la dea dell'amore, Afrodite, e possiede significati positivi anche per il lavoro, specie per le professioni che richiedono senso artistico e amore per il bello. A voi certamente non manca uno stile tutto vostro, che vi distingue dagli altri, e quando spunta Luna nuova in Pesci, nel cielo della fortuna, siete pronti a vincere. Scommettiamo che...? Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

VENERDÌ 12 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il delitto di Faenza

**Ilenia, la figlia insiste
«Papà non voleva
che venisse uccisa»**

Colombari a pagina 16



DOMANI IN REGALO
SPECIALE SAPORI E RICORDI

ristora
INSTANT DRINKS

Buferata AstraZeneca, scattano i ritiri

Tre morti sospette dopo il vaccino, Aifa blocca un lotto di 500mila dosi. Decisioni analoghe in alcuni paesi del Nord Europa
Gli esperti: misure precauzionali, siero sicuro. Lunedì nuove restrizioni: verso la zona rossa Emilia-Romagna, Lombardia e Lazio

Servizi
da pag. 2 a pag. 7

Avanti con la campagna

**Ma adesso
niente psicosi
sui vaccini**

Raffaele Marmo

Gli è le mani dai vaccini. Massima cautela, massimi controlli su effetti e controindicazioni dei sieri. Con il più rapido e celere intervento per bloccare eventuali lotti a rischio o mal-prodotti e per mettere al sicuro i prossimi vaccinandoli. Ma stop a ogni forma di allarmismo, di disinformazione e di terrore che possano minare la credibilità, l'operatività e la prosecuzione della campagna di immunizzazione di massa. Che, semmai, deve essere la più spedita possibile e raggiungere quanto prima il maggior numero di cittadini. Insomma, il caso AstraZeneca non deve diventare un caso e offrire alibi a chi gioca con il fuoco mettendo in discussione la sola arma che abbiamo contro il virus del secolo.

Continua a pagina 2

**LA SORELLA DEL GURU DI TESLA È A FIRENZE PER GIRARE UN FILM D'AMORE
«SIAMO CREATIVI PER MERITO DI MAMMA. MA I MARZIANI LI LASCIO A LUI»**



Tosca Musk, 46 anni, sorella minore del genio delle auto e dei viaggi spaziali, è produttrice e regista di serie tv e film romantici

**ELON MUSK
MIO FRATELLO**

Bogani a pagina 13

DALLE CITTÀ

Bologna, nodo alleanze Pd

**Benamati dice no
alle liti di corrente
«Largo ai giovani
Lepore esperto»**

Rosato in Cronaca

Bologna, i dati dell'Istat

**L'export riparte
E si prende
la rivincita**

Rimondi in Cronaca

Bologna, sos odiatori da tastiera

**Attacco web
a Marco Biagi
La Digos indaga**

Tempera in Cronaca



Il fotografo si filma sui social insanguinato

**Corona torna in carcere
L'ultimo (triste) show**

Giorgi a pagina 17



Dopo l'intervista di Meghan

**William contro Harry
«Non siamo razzisti»**

Bonetti a pagina 12

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico 3

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

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

A. MENARINI



IL SECOLO XIX



VENERDÌ 12 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con TV SORRISI E CANZONI* in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno D'OOV - NUMERO 60, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

DOMENICA IN EDICOLA
Il Secolo XIX regala ai lettori le mascherine chirurgiche
 L'ARTICOLO / PAGINA 5

L'ADDIO AL REGISTA GENOVESE
Livermore: «Sciaccaluga, una grande fonte di luce»
 SCHENONE E IL RICORDO DI ALICE ARCURI / PAGINA 39



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Iconamenti	Pagina 15
Economia-Matrimo	Pagina 17
Genova	Pagina 21
Programmi-Tv	Pagina 37
Arte	Pagina 38
Sport	Pagina 42

CASI IN AUMENTO, OGGI DRAGHI FIRMA IL NUOVO DECRETO: FORSE VIETATE LE VISITE AGLI AMICI

Il virus colora l'Italia di rosso Liguria, sale l'indice di contagio

Ritirato anche in Italia un lotto di vaccino AstraZeneca. Accertamenti su tre morti. L'Ue: «Non ci sono nessi»

Un lotto del vaccino AstraZeneca è stato ritirato dopo tre decessi sospetti in Italia. Segnalazioni anche in Danimarca e in Austria. Le autorità europee e italiane escludono una relazione tra AstraZeneca e l'insorgere di casi di trombosi e invitano a evitare il panico. Le autorità sanitarie europee autorizzano l'uso del vaccino monodose Johnson & Johnson. L'Italia va verso la crescita delle zone rosse. In Liguria l'indice di contagio sale a 1,08.

SEBRAZI / PAGINE 2-7

LIGURIA, STOP AL SIERO USATO PER MIGLIAIA DI FRONTALIERI
ICARDI: «NESSUN RISCHIO»

DE FAZIO / PAGINA 7



Il logo del marchio anglo-svedese AstraZeneca all'ingresso degli stabilimenti tedeschi di Amburgo

REUTERS

IL COMMENTO

ANTONELLA VIOLA

LA NECESSITÀ DI GARANTIRE CHIAREZZA

Per tenere sotto controllo lo sgo-mento di fronte alle tre morti avvenute poco dopo aver assunto la dose di AstraZeneca e non inficiare la campagna di vaccinazione, avremo bisogno di massima trasparenza, accesso ai dati e corretta comunicazione.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

PREMIATO DA MATTARELLA



Diego, un genovese che scala la disabilità tra i ragazzi simbolo dell'Italia migliore

La disabilità provocata da un gravissimo incidente, avvenuto quando aveva 8 anni, non ha mai fermato il suo entusiasmo. Ora Diego Barbieri, 14 anni, di Ceranesi, in provincia di Genova, è un Alfiere della Repubblica. Il presidente Mattarella lo ha premiato insieme ad altri 27 giovanissimi italiani per «l'impegno e le azioni solidali che rappresentano, attraverso la loro testimonianza, il futuro e la speranza in un anno che rimarrà nella storia per i tragici eventi legati alla pandemia».

Nonostante le conseguenze dell'incidente e le difficoltà a camminare, Diego è diventato un testimone delle bellezze naturali dell'Appennino ligure. Grazie a una speciale carrozzina elettrica, insieme ai compagni della scuola Alice Noli di Campomorone percorre i sentieri più impervi e racconta le sue emozioni. Il suo motto? «Io sono Diego e scalo la montagna».

PEDEMONTE / PAGINA 9

UN REPORT RIVELÒ IL PERICOLO: «RITARDI NEI LAVORI DI MANUTENZIONE»

«Morandi, Aspi conosceva il rischio crollo dal 2013»

Il «rischio crollo» del Morandi era contemplato da Autostrade dal 2017. E nel Catalogo rischi 2013 il possibile «crollo» era messo in relazione «a ritardati interventi di manutenzione».

L'ARTICOLO / PAGINA 11

L'AVVERTENZA

Maurizio Tropeano / PAGINA 11

Amazon, primo sciopero
Si fermerà tutta la filiera

OK DEL TRIBUNALE CIVILE DI GENOVA, VALORE DI 105 MILIONI

Carige potrà sequestrare gli immobili di Berneschi

La giudice Emanuela Giordano, tribunale civile di Genova, ha autorizzato Carige a un sequestro conservativo delle proprietà immobiliari dell'ex presidente Giovanni Berneschi, per un valore fino a 105 milioni.

Rischia di naufragare invece il patteggiamento tra Berneschi e altri imputati con la Procura di Milano, nel processo bis sulla maxi-truffa immobiliare che segnò un punto di non ritorno per la banca.

INDICE / PAGINA 12

ROLLI



AURUM
 OPERAZIONE POSTICIPAZIONE PER IL RITIRO DI MONETA
COMPRO
 ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
 PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
 *fino al massimale di legge
 Genova Corso Buenos Aires 81 R
 (a fianco cinema Odéon)
 lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Ho compilato una rassegna di categorie e corporazioni che rivendicano il diritto alla precedenza vaccinale per la fragilità delle condizioni e l'essenzialità del ruolo. Dunque, precedenza agli anziani e ai malati e fin qui ci siamo. Precedenza ai medici, agli infermieri, ai conducenti di ambulanze, agli addetti alle pulizie e alla ristorazione degli ospedali, e siamo d'accordo. Precedenza al personale del trasporto pubblico. Precedenza alle forze di polizia, chi ha da obiettare? Precedenza ai parlamentari perché senza il legislativo un paese non sta in piedi. Anzi, precedenza anche all'esecutivo. E precedenza ai dipendenti dei ministeri. Precedenza ai magistrati perché bisogna ricominciare a fare i processi. Quindi precedenza pure agli avvocati. E ai cancellieri. Precedenza agli imputati no, chi se ne frega.

Sotto a chi tocca | **MATTIA FELTRI**

Precedenza ai cassieri dei supermercati, ai titolari dei negozi d'alimentari, ai loro lavoratori. Precedenza ai farmacisti, tutta la vita. Precedenza alle badanti, sennò come fanno i nostri vecchi? Ah, precedenza agli insegnanti e all'intero corpo dei collaboratori scolastici. A quel punto, precedenza agli studenti. Precedenza agli operatori ecologici. Precedenza ai militari. Precedenza ai giornalisti, per il supremo dovere di informare. Precedenza a cameraman, tecnici, truccatrici eccetera. Naturalmente precedenza al mondo della ristorazione, del cinema e del teatro che sono quelli che hanno sofferto di più. Ah, precedenza alla pubblica amministrazione, ai commercialisti e alle fabbriche. Bene, chi resta fuori? Direi raider e vu cumprà. Ecco, quelli si mettano in coda e non rompano le scatole. —

AURUM
 OPERAZIONE POSTICIPAZIONE PER IL RITIRO DI MONETA
COMPRO
 ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
 PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
 *fino al massimale di legge
 Genova Corso Buenos Aires 81 R
 (a fianco cinema Odéon)
 lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Il documento Oic Bilanci, deroghe alla continuità aziendale anche per i consolidati

Franco Roscini Vitali
— a pagina 22

Agevolazione 110% Nelle demolizioni e ricostruzioni bonus solo a lavori non obbligatori

Luca Rollino
— a pagina 25



FTSE MIB 24121,37 +0,82% | SPREAD BUND 10Y 94,40 -3,80 | €/S 1,1969 +0,65% | BRENT DTD 69,03 +3,49% | **Indici&Numeri** → PAGINE 32-35

L'Italia ha speso solo il 48% dei fondi Ue

VERSIL RECOVERY

Ritardi ancora più netti proprio nei settori ritenuti strategici per la crescita

Il riparto delle risorse 21-27 premia Lombardia e Lazio Verso il taglio dei Pon

Edizione chiusa in redazione alle 22

La difficoltà italiana nella spesa dei fondi europei è ancora più evidente proprio nelle aree considerate strategiche per rispondere alla crisi e poste al centro del Recovery Plan: cambiamento climatico, ambiente, pubblica amministrazione e inclusione sociale. Dall'ultimo monitoraggio della Ragioneria generale emerge che, a fine 2020, la programmazione 2014-2020 l'Italia ha speso il 48,7% su 73,4 miliardi di euro, compreso il cofinanziamento nazionale. C'è tempo fi-

no a dicembre 2023. Ancora più indietro la spesa del Fondo sviluppo e coesione. Intanto va avanti la partita sui fondi 2021-2027: il piano di ripartizione delle risorse europee presentato alle regioni vede in forte aumento i fondi per Lombardia e Lazio. Le regioni (e la Ue) chiedono un taglio di almeno 2 miliardi per i programmi nazionali gestiti dai ministeri, ai quali andranno già le risorse del Recovery Plan e di React-Eu.

Fotina e Chieffello — a pag. 3

INFRASTRUTTURE

Il Parlamento vuole altri commissari Giovanni: non sia la prassi

Giorgio Santilli — a pag. 7

VERSIL DL SOSTEGNI

Avviamento, marchi, know how: allo studio taglio degli sconti fiscali

Marco Mobilio — a pag. 4

Bce potenzia gli acquisti per sostenere l'economia L'inflazione punta al 2%

BANCHE CENTRALI

Lagarde: «Pronti ad adeguare tutti i nostri strumenti di intervento»

L'aumento dell'inflazione è temporaneo, e potrebbe anche essere significativo nel breve tanto da poter toccare quota 2%, ma la Bce non intende consentire un aumento indesiderato dei rendimenti e nel corso del prossimo trimestre imprimerà un aumento significativo al ritmo di acquisti netti del Ppp. Sono i due punti salienti emersi prima dal co-

municato di fine vertice Bce e poi dalla conferenza stampa della presidente Christine Lagarde. In un contesto che rimane difficile nel breve a causa del continuo impatto della pandemia - tanto che lo staff Bce prevede una possibile nuova contrazione del Pil nel primo trimestre ma con un forte rimbalzo poi nel corso dell'anno - la banca centrale europea manda un segnale forte. Tanto che lo spread è tornato a quota 94. Lagarde ha sottolineato che il programma di acquisti Pepp ha ancora una potenza di fuoco di mille miliardi ed è pronta a utilizzarli tutti se serve a mantenere i tassi ancora bassi.

Buttafuchi, Carlini e Longo — a pag. 2

94
Lo spread ieri

Spread e Borse festeggiano

— Scrittura a pagina 2

FALCHI & COLOMBE

Perché la Bce ha deciso di ricaricare il bazooka

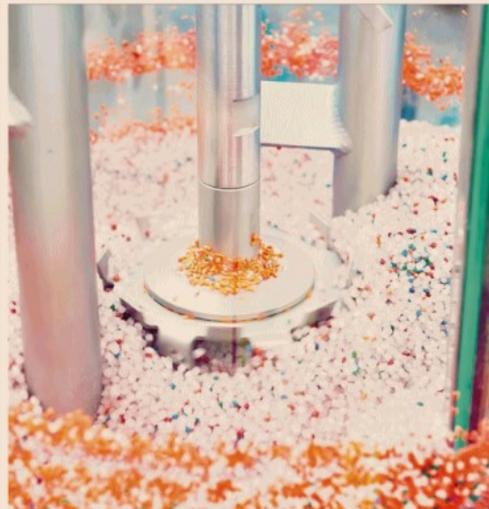
di Donato Masciandaro

A Bce ricarica il bazooka, perché non vuol rischiare una ricaduta nella recessione pandemica. Per cui si rinforzano le vele, si chiarisce quale è la stella polare e quali le bussole, ma senza dare troppi dettagli: essere flessibile non coincide con offrire certezze, se questo può

nuocere alla credibilità. Ieri la presidentessa Lagarde ha preso un impegno a nome di tutto il consiglio della Bce, che ha deliberato con un "consenso totale": la politica monetaria dovrà fare tutto il possibile per evitare che la ripresa economica possa essere reversibile.

— Continua a pagina 10

PREZZI DEI POLIMERI ALLE STELLE



Emergenza forniture. Il rischio è che si riduca anche la disponibilità di prodotti per fare fronte all'emergenza Covid

Aziende a corto di materie plastiche

Sissi Bellomo — a pag. 17

Danimarca, Norvegia e Islanda fermano il vaccino AstraZeneca

COVID-19

L'Italia blocca un lotto: indagini su tre vittime La Ue rassicura, ok a «J&J»

La buona notizia del via libera Ema al vaccino monodose di Johnson & Johnson è stata in parte offuscata dal temporaneo stop deciso dalla Danimarca (e poi da Islanda e Norvegia) ai vaccini di

AstraZeneca per casi sospetti di coaguli di sangue in persone vaccinate. Nei giorni scorsi anche Austria, Lussemburgo, Lituania, Estonia e Lettonia hanno fermato le vaccinazioni con AstraZeneca. L'Italia ha bloccato un lotto aprendo inchieste per le morti di tre persone dopo la vaccinazione. A ribadire, però, che non ci sono evidenze di pericolo una telefonata fra Mario Draghi e Ursula Von der Leyen.

Francesca Cerati — a pag. 5

L'EMERGENZA

Impennata dei contagi Italia rossa e arancione

Servizio a pagina 5

IMPRESI SOTTO TIRO

Modello iberico per le licenze alle imprese balneari

«Nessuna disparità di trattamento in Europa è più accettabile. Si al modello spagnolo e portoghese, con concessioni della durata da 30 fino a 75 anni, le uniche che in Italia possono dare certezze a 30mila imprese tra stabilimenti balneari, campeggi, alberghi e porti turistici». A

parlare è Fabrizio Licordari, presidente di Assobalneari Italia. Le concessioni demaniali sono oggi al centro di un evento online con il ministro al Turismo, Massimo Garavaglia. Focus sull'errata applicazione della normativa Ue al comparto delle concessioni turistiche. Enrico Netti — a pag. 11

PANORAMA

ASSICURAZIONI

Generali stacca la maxi cedola Donnet al lavoro sul nuovo piano

Generali, a fronte di una solidità patrimoniale stabile e su Iivetti rilevanti, il suo andamento industriale positivo e di utile in calo complice l'emergenza sanitaria, ha deciso di distribuire un dividendo di 1,47 euro ad azione (il monte cedole supera i 2,3 miliardi). Il cda Donnet conferma i target 2021 e ha avviato i lavori per il nuovo piano. Si all'M&A. — a pagina 22

LEGGE ELETTORALE

La Cina pone diritto di veto sui candidati di Hong Kong

Il Parlamento cinese ha approvato un progetto di legge che prevede modifiche al sistema elettorale di Hong Kong, incluso il potere di veto sulla selezione dei candidati alle elezioni. La decisione ha provocato dure proteste da parte della Gran Bretagna. — a pagina 20

FISCO

Cassazione, sì al condono per Armando Maradona

Victoria post mortem in Cassazione per Maradona: per la Suprema Corte il bomber argentino - morto il 25 novembre 2020 - ha diritto al condono concesso al Napoli Calcio e convalidato dalla Commissione tributaria centrale di Napoli nel 2013. — a pagina 22

EDITORIA

Martedì Il Sole cambia formato Più ricca l'offerta multimediale

Andrea Biondi — a pag. 6

PROCURA DI ROMA

Minacce online a Mattarella, Indagate dieci persone

Dieci persone sono indagate dalla Procura di Roma nell'ambito dell'inchiesta avviata dopo le minacce e gli insulti via social rivolti ai danni del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, nella primavera del 2020.

PLUS24

Come proteggerci dalla volatilità sui mercati

La volatilità è l'elemento distintivo dei mercati nel 2021. Plus24 racconta quali sono le attività finanziarie più a rischio di oscillazione e quali, viceversa, aiutano a difendere il portafoglio e a battere l'incertezza.

— Analizza con il quotidiano

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA

A Parigi l'Outdoor puro: la via di uscita sfilata nella natura

Angelo Flaccavento — a pag. 30

Rimadesio

Spazio sistema interpretate, Sai pannelli scorrevoli.
Design Giuseppe Baraso





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 12 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 70 - € 1,20
San Luigi Orione

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 Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

VACCINI IN TILT

Scoppia il guaio AstraZeneca

Tre italiani morti dopo la dose
Aifa sospende il lotto ABV2856
in attesa delle analisi mediche

Il giorno prima stop in Austria
Da ieri il farmaco non si usa più
in Danimarca, e altri paesi Ue

Le autorità ora rassicurano
casi sospetti pochi sui numeri
Ma la paura è grande ovunque

Il Tempo di Osho

I cento anni di Agnelli, l'Avvocato che ci manca



"E comunque er gol de Turone era bono"

Caleri, Doni e Siberia da pagina 9 a 13

L'indice Rt a 1,3 sulla contagiosità spinge la regione verso la zona rossa. Oggi si decide Il Lazio a un passo dalla chiusura totale

Riti satanici sulla morte di Losito
Vip del Grande Fratello
finiscono in Procura

Di Corrado a pagina 21

... Dritti verso la zona rossa, senza passare
per l'arancione. Lo dicono i numeri con il
valore Rt sulla contagiosità da Covid schizzato
a 1,3: il che lascia poca speranza alla
nostra regione. Oggi il Lazio al ministero
della Salute rischia la doppia retrocessione
che vorrebbe dire nuova chiusura totale.

Sbraga a pagina 18

Scale mobili fuori servizio
La linea B della Metro
resta tabù per i disabili

Gobbi a pagina 20

DI FRANCO BECHIS

Un brivido ieri ha scosso l'Italia. Dopo tre
casi di gravi reazioni avverse - due delle
quali hanno portato al decesso - è stato
ritirato in ogni Regione un lotto di vaccino Astra-
Zeneca, quello numerato ABV2856, per verifica-
re il suo stato di conservazione e ovviamente il
contenuto stesso del vaccino. (...)

Segue a pagina 5

Arriva il nuovo decreto

Ultimo weekend di libertà
Poi riparte il lockdown

Di Nitto a pagina 7

Ma il Pd resta diviso

Letta raccoglie l'eredità
lasciata da Zingaretti

Solimene a pagina 8

L'ultimo gol di Diego

Maradona vince la battaglia
legale con il Fisco italiano

Buzzelli e Pieretti a pagina 14

Ottavi di Europa League

La Roma asfalta
lo Shakhtar: finisce 3-0
Giovedì gara di ritorno



Austini, Carmellini e Zotti alle pagine 28 e 29



Tutta Parigi si chiede
come sarà la vita
se Enrico Letta torna
a Roma dall'esilio

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

Il diario

di Maurizio Costanzo



Credevo di non avere più occasio-
ne di leggere una storia così
bella. Ad Arezzo o da quelle
parti, un uomo di 93 anni ha lasciato
la moglie in quanto invaghitosi di
una nuova compagna che, udite udite,
ha la sua stessa età. Figli e nipoti
hanno cercato di convincere il novanta-
treenne a non fare questa scelta ma
lui non ha sentito ragioni. Un tempo
si diceva: al cuor non si comanda. Ed
è vero. Auguriamoci che anche il cuor
del novantatreenne, con tutte que-
ste emozioni, non faccia capricci.
Pensate che bello: il novanta-
treenne con la sua nuova com-
pagna si sono incontrati in un
Centro Culturale. La cultura
dà sempre una mano.

Venerdì 12 Marzo 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 59 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus per l'impianto fotovoltaico sul terreno di pertinenza

Poggiani a pag. 35

Vaccini e dazi sull'acciaio, Biden conferma la linea Trump del «prima l'America». All'Ue le fiale avanzate

Tino Oldani a pag. 8

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il manuale del SUPERBONUS

Disponibile anche sul sito www.assobonusmail.com

UNA NUOVA IRI

Capitali di stato per 44 miliardi nel capitale delle imprese in crisi

Pagnoni-Chiarelli a pag. 37

Aiuti per 2,8 mln di partite Iva

Sono in arrivo 12 miliardi di indennizzi una tantum, una media di 4.200 euro a contribuente. Verso la proroga per la trasmissione della certificazione unica

Dodici miliardi di indennizzi per 2.800.000 partite Iva, una media di 4.200 euro a contribuente. Un aiuto una tantum. Insufficiente, se si considera che il calo del fatturato in Italia dal 2020 rispetto al 2019 è stato di 400 miliardi di euro. Mentre oggi dovrebbe arrivare un comunicato legge del ministero dell'economia con la proroga della trasmissione delle certificazioni uniche (Cu), dal 16 marzo al 30 aprile 2021.

Bartelli a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGG.IT

Superbonus - Le risposte a interpellato sugli impianti fotovoltaici

Enti locali - Le sentenze della Consulta su dissesti e legge Severino

Patrimonializzazioni - Il provvedimento sui crediti d'imposta

IN MODALITÀ ALL DIGITAL

Da lunedì 15 marzo al via il Milano Marketing Festival

Galli a pag. 17

Buonanno: servono purificatori d'aria per combattere il Covid al chiuso



«Servono i purificatori d'aria, altro che banchi e rotelle. A un anno dallo scoppio dell'epidemia, si continua a trascurare la trasmissione aerea del virus che è il meccanismo di trasmissione dominante nei luoghi chiusi, scuole e mezzi pubblici in primis, con oltre l'80% dei casi di contagio». Giorgio Buonanno, ordinario di Fisica tecnica ambientale all'Università di Cassino e professore aggiunto della Queensland University of Technology, già a marzo scorso assieme a 35 colleghi di centri di ricerca di tutto il mondo si batteva perché la trasmissione aerea fosse riconosciuta come mezzo di trasmissione di contagio da Covid.

Ricciardi a pag. 9

DIRITTO & ROVERSCIO

Tino Oldani, a pag. 5, spiega con grande chiarezza e originalità l'atteggiamento geopolitico che ha assunto il nuovo presidente Usa, Joe Biden. Contrariamente a quanto sostenevano (e sostengono) i media occidentali, entrambi hanno, come obiettivo, l'America First, prima l'America. La differenza fra l'uno e l'altro è solo di stile. Trump era arrogante e volgare nell'annuncio la sua politica. Biden invece è suntuoso e sofisticato. Ma entrambi sono per l'America First, come sta capitando, ad esempio, per i vaccini. Le aziende Usa non consegnano le dosi patentesi? Gli Usa insistono ad aver pazienza, intanto però le dosi disponibili saranno usate prima per gli americani. Non solo, Washington minaccia i paesi Ue che, non avendo ricevuto, le cercano altrove. Solo in Italia lo slogan «Prima l'Italia» era visto come un imbarbarimento. Siccome non c'è altra alternativa, vuol dire che costoro le sono taluti preferiscono «L'Italia dopo». Tertium non datur.

WE WILL

NEVER STOP

INNOVATING FOR A HEALTHIER WORLD.

FUJIFILM
Value from Innovation

FUJIFILM
Diosynth Biotechnologies
Hillerød, Denmark

Coin «Le nuove regole per cittadini e risparmiatori» a € 8,90 in più; Coin «Fair 2021» a € 9,00 in più; Coin «Il dizionario del bilancio 2021» a € 6,00 in più; Coin «Il manuale del superbonus» a € 6,00 in più

Cosa possiamo fare per voi?

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

Ogni giorno, gli ingegneri e gli scienziati Fujifilm collaborano con partners in tutto il mondo per raggiungere l'obiettivo comune di un vaccino sicuro ed efficace e di un accesso a terapie innovative.

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



Scopri come ci riusciamo

LA NAZIONE

VENERDÌ 12 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Pharma valley toscana

**Monoclonali e ricerca
L'eccellenza in campo
per battere il virus**

Di Blasio e Masiero nel Fascicolo regionale



Letta candidato a Siena?

**Nel Pd toscano
è già lotta
sul congresso**

Servizi a pag. 8 e nel Fascicolo regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Buferata AstraZeneca, scattano i ritiri

Tre morti sospette dopo il vaccino, Aifa blocca un lotto di 500mila dosi. Decisioni analoghe in alcuni paesi del Nord Europa
Gli esperti: misure precauzionali, siero sicuro. Lunedì nuove restrizioni: verso la zona rossa Emilia-Romagna, Lombardia e Lazio

Servizi
da pag. 2 a pag. 7

Avanti con la campagna

**Ma adesso
niente psicosi
sui vaccini**

Raffaele Marmo

Gli è le mani dai vaccini. Massima cautela, massimi controlli su effetti e controindicazioni dei sieri. Con il più rapido e celere intervento per bloccare eventuali lotti a rischio o mal-prodotti e per mettere al sicuro i prossimi vaccinandosi. Ma stop a ogni forma di allarmismo, di disinformazione e di terrore che possano minare la credibilità, l'operatività e la prosecuzione della campagna di immunizzazione di massa. Che, semmai, deve essere la più spedita possibile e raggiungere quanto prima il maggior numero di cittadini. Insomma, il caso Astrazeneca non deve diventare un caso e offrire alibi a chi gioca con il fuoco mettendo in discussione la sola arma che abbiamo contro il virus del secolo.

Continua a pagina 2

**LA SORELLA DEL GURU DI TESLA È A FIRENZE PER GIRARE UN FILM D'AMORE
«SIAMO CREATIVI PER MERITO DI MAMMA. MA I MARZIANI LI LASCIO A LUI»**



Tosca Musk, 46 anni, sorella minore del genio delle auto e dei viaggi spaziali, è produttrice e regista di serie tv e film romantici

**ELON MUSK
MIO FRATELLO**

Bogani a pagina 13

DALLE CITTÀ

Firenze

**Caso Mandela
Gli operatori
alzano la voce**

Ulivelli in Cronaca

Firenze

**L'insospettabile
con 135 chili
di droga in casa**

Brogioni in Cronaca

Firenze e Dante

**L'antico fiorino
come l'euro
Simbolo anche
della Commedia**

Patuelli nel Fascicolo regionale



Il fotografo si filma sui social insanguinato

**Corona torna in carcere
L'ultimo (triste) show**

Giorgi a pagina 17



Dopo l'intervista di Meghan

**William contro Harry
«Non siamo razzisti»**

Bonetti a pagina 12

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico 3

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

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

A. MENARINI



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 60

Venerdì 12 marzo 2021

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

AstraZeneca, paura in Europa

Due lotti di vaccino sospettati di avere causato trombosi fatali, nove Paesi li ritirano. Tre casi in Italia, bloccata la somministrazione Ursula von der Leyen a Draghi: "Nessuna correlazione tra il farmaco e i decessi". L'Emm: "Andare avanti". E dà il via libera a J&J

Salgono i contagi e l'Rt, quattordici Regioni rischiano la zona rossa

Il commento

Ma la fiducia non va persa

di **Luca Fraioli**

Quanti saranno gli italiani che in queste ore stanno rinunciando a vaccinarsi con il siero AstraZeneca? Perché, alla fine, potrebbe essere questo l'effetto collaterale più grave: la perdita di fiducia in una delle poche armi che abbiamo per contrastare la pandemia.

● a pagina 27

La lezione di Biden

L'America corre e ora vede la luce

di **Mario Platero**

L'America accelera. Lo stanziamento di 1.900 miliardi di dollari per rispondere alle difficoltà economiche generate dalla pandemia non va solo inquadrato nel contesto interno, ma in quello di una risposta globale alla crisi.

● a pagina 27 con servizi di **Ginori e Rampini** ● a pagina 9

L'Agenzia italiana del farmaco (Aifa) sospende in via precauzionale l'utilizzo di un lotto di vaccini anti-Covid AstraZeneca dopo la segnalazione di tre morti sospette. L'allarme anche in altri Paesi. L'Agenzia europea per i medicinali (Emm): si può andare avanti.

di **Ciriaco, Crosetti, D'Argenio Dusi, Foschini, Palazzolo Tonacci, Visetti e Ziniti**
● da pagina 2 a pagina 7

Il sindaco di Milano

Sala: "Scelgo il green e vado con i Verdi europei. Nel Pd troppe correnti"

di **Piero Colaprico**
● a pagina 13

Cantieri per 66 miliardi

Giovannini: "Un piano per semplificare le opere pubbliche"

di **Roberto Mania**
● a pagina 10

Cultura



Noi, sospesi tra la natura e il divino

di **Eugenio Scalfari**

Man mano che il tempo passa, di capire che cosa è l'io. È una domanda concreta.

● a pagina 29



Henry Kissinger "Agnelli, uomo del Rinascimento"

di **Maurizio Molinari**

Gianni Agnelli era un uomo del Rinascimento. Così l'ex Segretario di Stato Usa Henry Kissinger.

● a pagina 32

Le condizioni dell'editore: deve essere donna, giovane e nera



▲ **Washington** Amanda Gorman all'insediamento del presidente Joe Biden

PATRICK SEMARSKY/77001/77A

Amanda, poetessa in cerca di traduttore

di **Anna Lombardi** ● a pagina 19

Domani



Robinson e gratis le poesie di Neruda

Il film

Le ragazze del Far West siciliano

di **Arianna Finos**

Il mucchio selvaggio delle Drude - dure, sporche e cattive - guida l'assalto di western all'italiana, film e serie d'autore in arrivo online e, appena possibile, in sala. Da oggi è disponibile *Il mio corpo vi seppellirà*.

● a pagina 34



Quella strada lunga 160 anni per fare gli italiani

di **Corrado Augias**

Pochi conoscono la seconda strofa dell'Inno.

● a pagina 31

MARCO BALZANO
QUANDO TORNERÒ

Einaudi

Quando tornerò
il nuovo intenso romanzo dell'autore di *Resto qui*

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

Concessionaria di pubblicità: A. Marzani & C. Milano - via Nervese, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicitasimoniani.it

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

NZ



Industria, sport, editoria e arte
L'Italia celebra il secolo dell'Avvocato

GIOVANNI AGNELLI 1921-2021



MARCELLO SORGI

Giovanni Agnelli - di cui oggi ricorre il centenario della nascita - è stato il più grande industriale italiano, il più conosciuto all'estero, il capo riconosciuto di una delle maggiori famiglie imprenditoriali italiane. - PP 22-23 CHIARELLI - P. 23



LA STAMPA



VENERDÌ 12 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • ANNO 155 • N. 70 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE • D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • II ART. 1 • COMMA 1, DCB - TO • www.lastampa.it

GNN

RECORD DI CONTAGI, REGOLE PIÙ DURE IN DODICI REGIONI. ESCALATION DI RICOVERI NELLE TERAPIE INTENSIVE. IN PIEMONTE L'INDICE RT SALE A 1,41

Da lunedì in zona rossa due italiani su tre

Tre morti sospette. I giudici bloccano un lotto di AstraZeneca. Telefonata Draghi-Von der Leyen: "Nessun nesso coi vaccini" Ema, si alla vendita del farmaco monodose Johnson & Johnson. Mattarella nomina 28 ragazzi "alfieri della Repubblica"

L'ANALISI

MA ORA SERVE TRASPARENZA

ANTONELLA VIOLA

Grande preoccupazione sta destando la notizia della morte di tre nostri connazionali a breve distanza dalla somministrazione del vaccino di AstraZeneca. In particolare, due di questi decessi hanno riguardato militari che avevano ricevuto lo stesso lotto di vaccino, ABV2856, lotto già somministrato a circa 250.000 persone. In attesa di capire cosa sia accaduto e se c'è un nesso tra la somministrazione del vaccino e i decessi, l'Istituto Superiore di Sanità ha deciso di bloccare questo lotto e analizzarlo. - P. 5 SERVIZI - PP. 2-7

I DIRITTI

COSÌ TRADIAMO L'EGUAGLIANZA

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

In un momento grande della storia dell'Occidente, negli Stati Uniti e nella Francia rivoluzionaria si dichiarò solennemente, come una verità in sé evidente, che tutti gli uomini nascono liberi ed eguali nei diritti. Era la fine del '700 e quelle dichiarazioni, nel loro tenore letterale, non dicevano la verità. Né allora, né ora si nasce eguali. Certo, nelle leggi è stata abolita la schiavitù e nelle leggi si è promossa l'eguaglianza tra donne e uomini. CONTINUA A PAGINA 21

LA REPRESSIONE BIRMANA



Suor Ann Rosa Nu Tawng in lacrime di fronte agli agenti birmani

"Ai militari schierati con le armi ho detto uccidete me, ma lasciate stare i ragazzi"

SUOR ANN ROSA NU TAWNG

Da oltre un mese, ormai, il nostro popolo in Birmania sta soffrendo. La gente era già in gravi difficoltà anche a causa della pandemia, per il lavoro e vari motivi, quando i militari hanno preso il potere. Per questo, ci troviamo ora in un momento di profonda tristezza. Il popolo del mio Paese sta manifestando ed esprimendo le proprie rivendicazioni. - PP. 16-17 PIEROLA - P. 17

IL 22 MARZO SI FERMANO TUTTI: DAI DRIVER ALLA LOGISTICA

Stipendi scarsi e poca sicurezza sciopera l'intera filiera Amazon

MAURIZIO TROPEANO

IL COMMENTO

LA DITTATURA DELL'ALGORITMO

GUIDO MARIA BRERA*

Il capitalismo delle piattaforme comincia a mostrare le prime incrinature, la città torna ad essere luogo di conflitto. - P. 11

«Noi vogliamo fare gli accordi definendo con la controparte regole, diritti, compensi. Per questo abbiamo cercato di sederci al tavolo con Amazon che non ha dato risposte. Siamo costretti a proclamare lo sciopero». Questa la decisione dei sindacati di driver e operai che vogliono portare la vertenza all'Ue. MASTROLILLI E POLETTI - PP. 10-11

IL NUOVO SEGRETARIO

Il Pd al collasso prova a ripartire da Letta Zingaretti: "Enrico è la scelta più forte"

CARLO BERTINI E FABIO MARTINI - P. 9



LETTERA DI ELISABETTA GUALMINI - P. 21

BUONGIORNO

Ho compilato una rassegna di categorie e corporazioni che rivendicano il diritto alla precedenza vaccinale per la fragilità delle condizioni e l'essenzialità del ruolo. Dunque, precedenza agli anziani e ai malati e fin qui ci siamo. Precedenza ai medici, agli infermieri, ai conducenti di ambulanze, agli addetti alle pulizie e alla ristorazione degli ospedali, e siamo d'accordo. Precedenza al personale del trasporto pubblico. Precedenza alle forze di polizia, chi ha da obiettare? Precedenza ai parlamentari perché senza il legislativo un Paese non sta in piedi. Anzi, precedenza anche all'esecutivo. E precedenza ai dipendenti dei ministeri. Precedenza ai magistrati perché bisogna ricominciare a fare i processi. Quindi precedenza pure agli avvocati. E ai cancellieri. Precedenza agli imputati no, chi se ne frega.

Sotto a chi tocca

MATTIA FELTRI

Precedenza ai cassieri dei supermercati, ai titolari dei negozi d'alimentari, ai loro lavoratori. Precedenza ai farmacisti, tutta la vita. Precedenza alle badanti, sennò come fanno i nostri vecchi? Ah, precedenza agli insegnanti e all'intero corpo dei collaboratori scolastici. A quel punto, precedenza agli studenti. Precedenza agli operatori ecologici. Precedenza ai militari. Precedenza ai giornalisti, per il supremo dovere di informare. Precedenza ai cameraman, tecnici, truccatrici eccetera. Naturalmente precedenza al mondo della ristorazione, del cinema e del teatro che sono quelli che hanno sofferto di più. Ah, precedenza alla pubblica amministrazione, ai commercialisti e alle fabbriche. Bene, chi resta fuori? Direi rider e vucumprà. Ecco, quelli si mettano in coda e non rompano le scatole.



NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it

healthitalia.it

2001-2021



ITALIA

Con ogni nostra azione, sosteniamo e tuteliamo Benessere, Welfare e Prevenzione.

Health Italia è quotata al mercato AIM Italia 2° livello al Registro delle PMI innovative

Esselunga nel piano al 2027 vede ricavi in crescita a 9,6 miliardi

Nel giro di sei anni il gruppo della gdo conta di dimezzare il debito a 992 milioni E dal 2024 tornerà a pagare il dividendo

Montanari a pagina 13



il quotidiano dei mercati finanziari

Trapani: la filiera della moda italiana è pronta alla rivoluzione

Il presidente del fondo Florence è al lavoro per nuovi take-over

Palazzi in MF Fashion

Anno XXXIII n. 050
Venerdì 12 Marzo 2021

€2,00 *Classedtori*



healthitalia.it

2001-2021



ITALIA

Con ogni nostra azione, sosteniamo e tuteliamo Benessere, Welfare e Prevenzione.

Health Italia è quotata al mercato AIM Italia 2° livello al Registro delle PMI innovative

Corriere MF Magazine for Fashion s. n.l. n. 6520/0120 - € 3,00 - Corriere MF Magazine for Living s. n.l. n. 6520/0120 - € 3,00

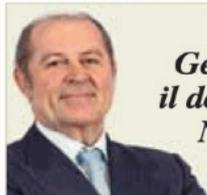
Spedite in A.P. al n. 1111 - 4004 001 Milano - I.C.T. 04 - Dir. C.M. Pavesi F.ES.

LO SCUDO AI RISPARMI

Spread, la Bce fa quasi 90

Lagarde velocizza gli acquisti di **bond** e il differenziale Btp-Bund cala a **quota 92**
 Dal 2015 non era così **basso**. Per le casse pubbliche un **risparmio** di 200 milioni
 Lotta al **Covid**, le Regioni anticipano il **governo**: scattano zone rosse in tutta **Italia**

VACCINI UE: SUL CASO EXPORT INTERVIENE TAJANI. E DRAGHI FERMA IL TRAFFICO



BILANCIO

Generali prepara il doppio dividendo
 Nel 2020 record di utile operativo

GOVERNANCE
Del Vecchio modifica lo statuto Essilux e blinda il cda

SUPER-PRESTITO GREEN
Enel incassa da 35 banche un finanziamento di 10 miliardi mirato a ridurre le emissioni



NASCE



LA BACHECA ELETTRONICA DI COMPRAVENDITA DI PARTECIPAZIONI DELLE EMITTENTI DI



WWW.CROWDFUNDME.IT

Lavoro femminile nei porti, l'ora della valorizzazione

In occasione della giornata internazionale dei diritti della donna, grazie anche a specifica richiesta del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile Giovannini, l'Associazione dei porti Italiani ha deciso di avviare un percorso dedicato alla valorizzazione del lavoro femminile. Si ribadisce così l'impegno del cluster marittimo nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite nonché le priorità dell'Unione Europea. Seguendo l'esempio dell'iniziativa lanciata dall'Unione Europea Women in Transport - EU platform for change, **Assoport** intraprenderà lo stesso percorso per il settore portuale. L'obiettivo di Women in Transport - the challenge for Italian Ports è quello di rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini nel settore portuale. Le azioni da porre in essere saranno condivise su una piattaforma informatica dedicata che sarà realizzata nel sito dell'Associazione. La stessa sarà creata a seguito di incontri tematici con gli associati e le altre associazioni del Cluster marittimo anche per incentivare lo scambio di buone pratiche. Quest'azione concreta consentirà, inoltre, il pieno utilizzo delle previsioni del Next Generation EU cercando di sfruttare al massimo le occasioni in esso contenute per un tanto auspicato cambio di passo. 12/03/2021, © Euromerci - riproduzione riservata

The screenshot shows the Euromerci website interface. At the top, there is a navigation bar with the Euromerci logo and a search bar. Below the navigation bar, the main content area features the article title "Lavoro femminile nei porti, l'ora della valorizzazione". The article text discusses the initiative to value female work in ports, mentioning the Ministry of Infrastructure and Sustainable Mobility, the Italian Ports Association, and the Women in Transport - EU platform for change. It highlights the goal of strengthening the employment of women in ports and offering equal opportunities. The article also mentions the creation of a dedicated digital platform and thematic meetings to share best practices. On the right side of the page, there are several widgets: "I nostri partner" with logos for Lartiza Consulting and VGP PARK PRODIGIO; "social share" buttons for Facebook and Twitter; "CREDENTI" section with a list of members; and a "tua opinione" section for user comments.

Assoporti promuove valorizzazione delle donne

Redazione

ROMA - Ha preso il via ufficiale in occasione della giornata internazionale dei diritti delle donne il percorso che **Assoporti** ha deciso di dedicare alla valorizzazione del lavoro femminile . Su richiesta specifica del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini , l'Associazione dei porti italiani ribadisce così l'impegno del cluster marittimo nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite nonché le priorità dell'Unione europea. Seguendo l'esempio dell'iniziativa lanciata dall'Unione europea Women in Transport-Eu platform for change , **Assoporti** intraprenderà lo stesso percorso per il settore portuale. L'obiettivo di Women in Transport-the challenge for italian ports è quello di rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le do...



Assoporti a lavoro con il ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, anche la parità di genere al centro del futuro del settore - Daily Word Italia

In occasione della giornata internazionale dei diritti della donna, grazie anche a specifica richiesta del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Prof. Enrico Giovannini, l'Associazione dei Porti Italiani ha deciso di avviare un percorso dedicato alla valorizzazione del lavoro femminile. Si ribadisce così l'impegno del cluster marittimo nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite nonché le priorità dell'Unione Europea. Seguendo l'esempio dell'iniziativa lanciata dall'Unione Europea Women in Transport EU platform for change, **Assoporti** intraprenderà lo stesso percorso per il settore portuale. L'obiettivo di Women in Transport the challenge for Italian Ports è quello di rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini nel settore portuale. Le azioni da porre in essere saranno condivise su una piattaforma informatica dedicata che sarà realizzata nel sito dell'Associazione. La stessa sarà creata a seguito di incontri tematici con gli associati e le altre associazioni del Cluster marittimo anche per incentivare lo scambio di buone pratiche. Quest'azione concreta consentirà, inoltre, il pieno utilizzo delle previsioni del Next Generation EU cercando di sfruttare al massimo le occasioni in esso contenute per un tanto auspicato cambio di passo. Come abbiamo detto in diverse occasioni la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese, ha commentato il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, diventa quindi molto importante per questo settore essere uno dei protagonisti anche nella lotta contro le disuguaglianze. Così oltre alle numerose attività che stiamo portando avanti, ci muoveremo di più anche su questo tema.



Assoporti, promuove la parità di genere nel settore portuale

Roma - **Assoporti**, Associazione dei Porti Italiani, ha avviato un percorso dedicato alla valorizzazione del lavoro femminile con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - La parità di genere nel settore e la lotta alle disuguaglianze è l'impegno già espresso dal cluster marittimo e, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite nonché le priorità dell'Unione Europea. «La portualità svolge un servizio essenziale per il Paese, diventa quindi molto importante per questo settore essere uno dei protagonisti anche nella lotta contro le disuguaglianze - ha specificato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi - Così oltre alle numerose attività che stiamo portando avanti, ci muoveremo di più anche su questo tema» Il lavoro con il ministero, fa sapere **Assoporti**, è stato formalizzato in occasione della giornata internazionale dei diritti della donna, con la specifica richiesta del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini. Seguendo l'esempio dell'iniziativa lanciata dall'Unione Europea Women in Transport EU platform for change, **Assoporti** intraprenderà lo stesso percorso per il settore portuale. L'obiettivo di Women in Transport the challenge for Italian Ports è quello di rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini nel settore portuale. Le azioni da porre in essere saranno condivise su una piattaforma informatica dedicata che sarà realizzata nel sito dell'Associazione. La stessa sarà creata a seguito di incontri tematici con gli associati e le altre associazioni del Cluster marittimo anche per incentivare lo scambio di buone pratiche. Quest'azione concreta consentirà, inoltre, il pieno utilizzo delle previsioni del Next Generation EU cercando di sfruttare al massimo le occasioni in esso contenute per un tanto auspicato cambio di passo.



Assoporti per la parità di genere al centro del futuro del settore

12 marzo 2021 - In occasione della giornata internazionale dei diritti della donna, grazie anche a specifica richiesta del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Prof. Enrico Giovannini, l'Associazione dei Porti Italiani ha deciso di avviare un percorso dedicato alla valorizzazione del lavoro femminile. Si ribadisce così l'impegno del cluster marittimo nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite nonché le priorità dell'Unione Europea. Seguendo l'esempio dell'iniziativa lanciata dall'Unione Europea Women in Transport EU platform for change, **Assoporti** intraprenderà lo stesso percorso per il settore portuale. L'obiettivo di Women in Transport the challenge for Italian Ports è quello di rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini nel settore portuale. Le azioni da porre in essere saranno condivise su una piattaforma informatica dedicata che sarà realizzata nel sito dell'Associazione. La stessa sarà creata a seguito di incontri tematici con gli associati e le altre associazioni del Cluster marittimo anche per incentivare lo scambio di buone pratiche. Quest'azione concreta consentirà, inoltre, il pieno utilizzo delle previsioni del Next Generation EU cercando di sfruttare al massimo le occasioni in esso contenute per un tanto auspicato cambio di passo. Come abbiamo detto in diverse occasioni la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese - ha commentato il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi - diventa quindi molto importante per questo settore essere uno dei protagonisti anche nella lotta contro le disuguaglianze. Così oltre alle numerose attività che stiamo portando avanti, ci muoveremo di più anche su questo tema.



Assoporti e MIMS a lavoro per avviare percorso alla valorizzazione del lavoro femminile

Roma: In occasione della giornata internazionale dei diritti della donna, grazie anche a specifica richiesta del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Prof. Enrico Giovannini, l'Associazione dei Porti Italiani ha deciso di avviare un percorso dedicato alla valorizzazione del lavoro femminile. Si ribadisce così l'impegno del cluster marittimo nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite nonché le priorità dell'Unione Europea. Seguendo l'esempio dell'iniziativa lanciata dall'Unione Europea Women in Transport - EU platform for change, **Assoporti** intraprenderà lo stesso percorso per il settore portuale.

L'obiettivo di Women in Transport - the challenge for Italian Ports è quello di rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini nel settore portuale. Le azioni da porre in essere saranno condivise su una piattaforma informatica dedicata che sarà realizzata nel sito dell'Associazione. La stessa sarà creata a seguito di incontri tematici con gli associati e le altre associazioni del Cluster marittimo anche per incentivare lo scambio di buone pratiche. Quest'azione concreta consentirà, inoltre, il pieno utilizzo delle previsioni del Next Generation EU cercando di sfruttare al massimo le occasioni in esso contenute per un tanto auspicato cambio di passo. 'Come abbiamo detto in diverse occasioni la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese, 'ha commentato il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, 'diventa quindi molto importante per questo settore essere uno dei protagonisti anche nella lotta contro le disuguaglianze. Così oltre alle numerose attività che stiamo portando avanti, ci muoveremo di più anche su questo tema.'

The screenshot shows the Sea Reporter website with the following content:

- Header:** Sea Reporter logo, navigation menu (Home, News, Reports, etc.), and a search bar.
- Article Title:** Assoporti e MIMS a lavoro per avviare percorso alla valorizzazione del lavoro femminile.
- Text:**

Roma. In occasione della giornata internazionale dei diritti della donna, grazie anche a specifica richiesta del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile Prof. Enrico Giovannini, l'Associazione dei Porti Italiani ha deciso di avviare un percorso dedicato alla valorizzazione del lavoro femminile.

Si ribadisce così l'impegno del cluster marittimo nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite nonché le priorità dell'Unione Europea.

Seguendo l'esempio dell'iniziativa lanciata dall'Unione Europea Women in Transport - EU platform for change, **Assoporti** intraprenderà lo stesso percorso per il settore portuale.

L'obiettivo di Women in Transport - the challenge for Italian Ports è quello di rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini nel settore portuale. Le azioni da porre in essere saranno condivise su una piattaforma informatica dedicata che sarà realizzata nel sito dell'Associazione. La stessa sarà creata a seguito di incontri tematici con gli associati e le altre associazioni del Cluster marittimo anche per incentivare lo scambio di buone pratiche.

Quest'azione concreta consentirà, inoltre, il pieno utilizzo delle previsioni del Next Generation EU cercando di sfruttare al massimo le occasioni in esso contenute per un tanto auspicato cambio di passo.

'Come abbiamo detto in diverse occasioni la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese, 'ha commentato il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, 'diventa quindi molto importante per questo settore essere uno dei protagonisti anche nella lotta contro le disuguaglianze. Così oltre alle numerose attività che stiamo portando avanti, ci muoveremo di più anche su questo tema.'
- Image:** A portrait of Daniele Rossi, President of Assoporti.
- Calendar:** A calendar for March 2021 showing dates from 1 to 31.
- Footer:** Sea Reporter logo and a link to the full page.

Assoportri a lavoro con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Anche la parità di genere al centro del futuro del settore In occasione della giornata internazionale dei diritti della donna, grazie anche a specifica richiesta del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Prof. Enrico Giovannini, l'Associazione dei Porti Italiani ha deciso di avviare un percorso dedicato alla valorizzazione del lavoro femminile. Si ribadisce così l'impegno del cluster marittimo nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite nonché le priorità dell'Unione Europea. Seguendo l'esempio dell'iniziativa lanciata dall'Unione Europea Women in Transport - EU platform for change , **Assoportri** intraprenderà lo stesso percorso per il settore portuale. L'obiettivo di Women in Transport - the challenge for Italian Ports è quello di rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini nel settore portuale. Le azioni da porre in essere saranno condivise su una piattaforma informatica dedicata che sarà realizzata nel sito dell'Associazione. La stessa sarà creata a seguito di incontri tematici con gli associati e le altre associazioni del Cluster marittimo anche per incentivare lo scambio di buone pratiche. Quest'azione concreta consentirà, inoltre, il pieno utilizzo delle previsioni del Next Generation EU cercando di sfruttare al massimo le occasioni in esso contenute per un tanto auspicato cambio di passo. Daniele Rossi Presidente **Assoportri** 'Come abbiamo detto in diverse occasioni la portualità svolge un servizio essenziale per il Paese, 'ha commentato il Presidente di **Assoportri**, Daniele Rossi, 'diventa quindi molto importante per questo settore essere uno dei protagonisti anche nella lotta contro le disuguaglianze. Così oltre alle numerose attività che stiamo portando avanti, ci muoveremo di più anche su questo tema.'



Shipping Italy

Primo Piano

Partito il toto-presidente per la prossima legislatura' di Assoport: tre i nomi che circolano

Il mandato di Daniele Rossi al vertice di **Assoport** è giunto al termine e l'associazione nazionale delle port authority ha attivato in silenzio la laboriosa procedura di ricerca del nuovo presidente. L'associazione secondo molti osservatori ha necessità di essere rilanciata dopo molti anni durante i quali ha inciso meno di quanto avrebbe voluto. Prima di Rossi il ruolo era stato ricoperto dal mese di aprile 2017 da Zeno D'Agostino durante il cui mandato si era creata la frattura con i sistemi portuali siciliani che avevano deciso di lasciare l'associazione. Il presidente dello scalo giuliano si era accasato poi, a fine 2018, alla vicepresidenza di Espo (European Sea Ports Association) lasciando il trono dell'associazione nazionale a Daniele Rossi che riuscì a far rientrare la port authority di Catania e Augusta guidata da Andrea Annunziata. Di pochi mesi fa è invece l'annuncio di Pasqualino Monti che anche l'**AdSP** del Mare di Sicilia Orientale rientrava in **Assoport**. Proprio Annunziata (**AdSP** del Mar Tirreno Centrale), secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY, sarebbe uno dei due soggetti che avrebbe manifestato la propria disponibilità a guidare il prossimo corso di **Assoport**. L'altro sarebbe Massimo Deiana, presidente dell'**AdSP** del Mar di Sardegna e delegato proprio da **Assoport** (insieme a Ugo Patroni Griffi) a occuparsi della delicata questione della procedura avviata dalla Commissione Europea per sottoporre a tassazione le attività d'impresa svolte dagli enti pubblici che governano gli scali italiani. Ci sarebbe poi un terzo nome che potrebbe raccogliere ampi consensi anche se il diretto interessato smentisce di essersi proposto ed è Pino Musolino. Il neopresidente dell'**AdSP** laziale, intervistato dalla Gazzetta Marittima, ha dimostrato di avere le idee piuttosto chiare sul da farsi e non ha lesinato critiche al presidente uscente Rossi. Alla domanda sul perché **Assoport** non abbia saputo ottenere convocazioni più frequenti della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale ha risposto così: «a mancata piena attivazione della conferenza dei presidenti rappresenta nell'attuale architettura sicuramente un limite alla possibilità di sfruttarne tutto il potenziale (della riforma dell'ordinamento portuale del 2016, ndr). Non posso certo ragionare per il lato Mit, ma è evidente, e questa autocritica andrebbe fatta in maniera molto aperta e molto laica, che **Assoport** non abbia svolto quel ruolo di elaborazione, studio, pungolo che dovrebbe essere la sua vocazione naturale. Musolino poi ha aggiunto: Non ci deve essere timore del confronto, nella misura in cui si fanno circolare idee e proposte mirate alla creazione e al rafforzamento di politiche industriali per il Paese, nelle quali i porti hanno sicuramente un ruolo fondamentale. Per fare questo c'è ovviamente la necessità di elaborare ma anche di presentare e sostenere pubblicamente le proprie posizioni, che sono ovviamente tecniche, in quanto il nostro ruolo è tale. Se i presidenti delle **AdSP** faticassero a trovare un largo consenso su uno di questi nomi rimane sempre la possibilità di affidare il ruolo di presidente a un soggetto esterno che non sia in questo periodo alla guida di alcuna port authority italiana. In ogni caso la corsa è iniziata. Nicola Capuzzo



Il Secolo XIX

Primo Piano

Lettera del ministro dei Trasporti. Le donne nella logistica solo il 20,6%

Porti senza lavoro femminile, Giovannini alle Authority: «Garantire la parità tra sessi»

FRANCESCO MARGIOCCO

genovaL'uguaglianza di genere è un obiettivo, nel settore marittimo-portuale, lontanissimo. Il neo-ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini, lo sa e ne ha fatto oggetto di una sua lettera al presidente di **Assoport**, l'Associazione delle autorità portuali italiane, Daniele Rossi. Nella sua lettera, inviata nel giorno della festa della donna, Giovannini chiede alle Autorità di «avviare, nell'ambito di vostra competenza, politiche aziendali volte a ridurre, e quanto prima eliminare, le disuguaglianze di genere, in tutte le loro forme».

Secondo l'indagine Randstad sulle forze di lavoro, le donne della logistica italiana, nel primo trimestre 2020, sono il 20,6%.

Se saliamo sulle navi, qui la fonte è l'Organizzazione marittima internazionale, Imo, sono appena il 2% degli 1,2 milioni di marittimi di tutto il mondo, e sono quasi tutte, il 94%, impiegate sulle navi da crociera. A chi obietta che le navi portacontainer o portarinfuse sono ambienti per soli uomini, l'Imo ricorda che «l'evidenza scientifica dimostra come investire sulle donne sia il modo migliore per innalzare le comunità, le aziende, le nazioni».

Prima di diventare ministro, Giovannini è stato anche presidente dell'Asvis, Associazione italiana per lo sviluppo sostenibile, da lui co-fondata per promuovere l'Agenda 2030, il piano dell'Onu che mette l'uguaglianza di genere in cima ai prerequisiti per un futuro migliore. «Migliorare l'occupazione femminile dal punto di vista qualitativo e quantitativo» è un obiettivo, scrive il ministro nella sua lettera, «che perseguiremo in tutte le nostre attività, nella convinzione che i futuri investimenti dovranno portare un contributo allo sviluppo del pieno potenziale del lavoro femminile».



Ok 6,7 milioni di euro per progetti Ue Green a Trieste

Inaugurata prima auto elettrica società in house

BRUXELLES - 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.



Informazioni Marittime

Trieste

Nel porto di Trieste inaugurata prima auto elettrica dei progetti green

Stanziati 6,7 milioni di euro per azioni in programma nei prossimi due anni

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' **Autorità** di **Sistema portuale** del **Mare** Adriatico orientale. L' acquisizione della nuova auto "sostenibile" rientra nell' ambito delle azioni finanziate con un totale di 6,7 milioni di euro stanziati in progetti Ue nel settore green per il biennio 2021-22. 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.



Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sempre più green

Investimenti per 6,7 mln di euro. 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/uxSWjLS4tfs>



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Il comitato per il porto si fonde con Venezia Port community

Votato lo scioglimento dell'organismo dopo 10 anni e le battaglie su gpl e scavi «Così avremo più peso nelle sedi decisionali e lavoreremo su problemi comuni»

CHIOGGIA Il comitato Rilancio del porto si scioglie ed entra in Venezia Port community, dove comunque verrà creato un gruppo di lavoro dedicato a Chioggia. L'ingresso risponde alla necessità di avere più peso nelle sedi decisionali, ma anche per lavorare all'unisono sui problemi comuni, in primis dragaggi e pescaggi dei fondali. Dal 2010 il comitato si è battuto per l'intervento di scavo dei canali, per fermare la costruzione del deposito gpl promuovendo per primo un ricorso al Tar, e per recuperare i traffici perduti nel tempo. La decisione di entrare in Venezia Port community è stata presa all'unanimità nell'ultimo consiglio direttivo del comitato.

«Abbiamo ancora partite importanti aperte», spiega il presidente del comitato porto Alfredo Calascibetta, «i dragaggi, che sono in corso, la ferrovia, la Romea e lo sviluppo dei traffici. Per queste tematiche avremo un gruppo di lavoro specifico dentro l'ente veneziano. Siamo nati nel 2011 e dopo dieci anni, con la nascita delle nuove Autorità di sistema portuali (Adsp), oggi riteniamo di confluire in organi più impegnativi per rappresentare le nostre istanze in modo corale. A fine 2014 abbiamo denunciato per primi il problema dell'impianto gpl, promuovendo anche un ricorso al Tar a nostre spese.

Il tema su cui ci siamo battuti sempre e con convinzione è stato quello della necessità di escavi e manutenzioni del canale portuale. Gli escavi dei fondali sono interventi improcrastinabili per il futuro della nuova area portuale che nascerà e si svilupperà a est del porto di Val da Rio, con un traffico passeggeri e feeder contenitori. Il porto si espanderà nell'area dell'ex inceneritore, attualmente oggetto di bonifica. Serviranno nuovi magazzini, aree di movimentazione merci, nuove banchine e stazione marittima, linea ferroviaria, come già programmato e deliberato a suo tempo da organi competenti e come si evince dal progetto redatto dalla presidenza di Aspò, con il nostro parere positivo, per i nuovi futuri traffici commerciali e per lo sviluppo del porto».

Calascibetta ricorda anche come il comitato negli anni abbia sempre mantenuto contatti e confronti con il ministero delle Infrastrutture, la commissione Trasporti, il ministero dello Sviluppo economico, i rappresentanti politici nazionali, l'Adsp, Federagenti nazionale. «Il lavoro svolto da tutto il consiglio direttivo del comitato», conclude il presidente, «ha posto alla ribalta il nome del nostro porto e gli attestati di stima ricevuti nel corso degli anni hanno dimostrato che abbiamo saputo interpretare e svolgere nel migliore dei modi il nostro lavoro a favore di questa città, antepo- nendo sempre l'interesse del porto in generale. Nell'ultimo consiglio, come prevede il nostro statuto, abbiamo anche deciso di devolvere quanto accumulato a quattro enti sociali del territorio: Caritas Chioggia, coop Titoli Minori, Sogni onlus di Mestre, Stella Maris onlus di Venezia».

--Elisabetta B. Anzoletti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ELISABETTA B. ANZOLETTI

Il ministero blocca lo scavo dei canali: paralisi al porto

«Necessaria la valutazione di impatto ambientale per intervenire sul canale Malamocco-Marghera. La decisione comporta il rinvio degli interventi di manutenzione e blocca l'espansione dello scalo»

ELISIO TREVISAN

IL CASO MESTRE Cambia il pianista ma la musica sembra la stessa. Con gli ultimi ministri dell' Ambiente il porto di Venezia è sempre più insabbiato. Letteralmente insabbiato, perché il Ministero guidato ora dal fisico e manager di fama mondiale Roberto Cingolani ha bloccato nuovamente l' escavo dei fanghi nel canale Malamocco-Marghera perché pretende che, prima di partire coi lavori, l' opera passi al vaglio della Commissione Via nazionale (Valutazione d' impatto ambientale). Questo significa che la ripresa delle manutenzioni ordinarie per garantire l' accessibilità del porto slitterà ancora non si sa di quanto, dopo che già sono stati spesi anni a combattere contro una burocrazia impazzita come la maionese che, nei fatti, ha decretato l' agonia dello scalo veneziano.

Che sia un' iniziativa del nuovo ministero dell' Ambiente e della Transizione ecologica, oppure che sia un «frutto avvelenato del precedente Governo, una mina innescata e a tempo» come la definisce l' assessore allo Sviluppo economico del Comune di Venezia, Simone Venturini, il risultato cambia di poco, anzi di nulla: è la paralisi che incombe da anni e che, ad ogni nuova frenata imposta da Roma, diventa sempre più grave.

LE CONSEGUENZE Ora l' unica speranza per gli operatori portuali è che la decisione di Roma non sia irreversibile, perché altrimenti le linee container dirette con l' Estremo Oriente, perse l' anno scorso per colpa dei canali interrati e senza manutenzione, non torneranno davvero più. E, come dice il presidente di Confetra Nord Est, il veneziano Paolo Salvaro, «di questo passo i porti di Venezia e Chioggia sono condannati all' irrilevanza» che è peggio della morte improvvisa: «Chiedo che tutto il tessuto economico e imprenditoriale veneto alzi la voce insieme a noi, perché la portualità di riferimento per la nostra Regione non sia abbandonata in questo modo, e chiedo che anche il presidente Luca Zaia e l' assessore Elisa De Berti facciano sentire la loro voce a Roma, su questi temi e anche sulla ventilata idea di scegliere solo Genova e Trieste come porti di riferimento italiani per i traffici extra mediterraneo - è l' appello di Salvaro - Condividono questa impostazione o vogliono davvero difendere la nostra portualità insieme a noi?».

LA PROCEDURA L' imposizione di Roma, tra l' altro, arriva dopo che a febbraio dell' anno scorso, prima di procedere all' autorizzazione definitiva agli scavi, il provveditore interregionale alle opere pubbliche, **Cinzia Zincone**, saggiamente aveva inviato a Roma una richiesta proprio per sapere se l' operazione sarebbe dovuta passare per la Via nazionale o regionale. Chiunque a Venezia sa che non si sta parlando di nuovi escavi in laguna ma di manutenzione ordinaria del porto prevista pure dal Piano regolatore portuale: per le sue caratteristiche morfologiche i canali portuali periodicamente si insabbiano e quindi periodicamente bisogna liberarli dai sedimenti. È una ovvietà che improvvisamente è stata messa in discussione dagli ambientalisti locali e da più di un Governo.

Per non saper leggere né scrivere il provveditore aveva, dunque, chiesto lumi a Roma. E finalmente, dopo altri mesi, a fine settembre dello scorso anno aveva firmato l' autorizzazione a procedere con la rimozione dei fanghi sedimentati sul fondale del canale da Porto Marghera fino allo scalo petrolifero di San Leonardo: di fatto l' intera asta



della via d' acqua che costituisce la principale via d' accesso al porto commerciale e industriale. In tal modo si riporta la profondità del canale agli originari 11 metri, in modo da scongiurare che le navi di maggiore tonnellaggio siano costrette a fare rotta altrove per l' impossibilità di arrivare a destinazione.



Il Gazzettino

Venezia

Si tratta di rimuovere circa 537 mila metri cubi di fanghi e di depositarli in parte all' Isola delle Tresse, impiegando il resto per il ripascimento di alcune aree barenose. I lavori di scavo sono già stati assegnati per un costo che si aggira sui 15 milioni di euro. A questo punto, però, rischia di tornare tutto in ballo e, per tempi infiniti, burocrazia e nemici, il porto rischia di perire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il fronte trasversale della politica «Un atto grave, un duro colpo»

LE REAZIONI MESTRE «È una follia, una delle bombe non disinnescate che il precedente Governo ha piazzato sul sentiero del rilancio di Porto Marghera, e d'altro canto tra gli obiettivi aveva quello di minare e affossare lo scalo» commenta Simone Venturini, assessore della Giunta Brugnaro, che ha attivato l'Avvocatura Civica.

«Se tutto ciò dovesse essere confermato - afferma l'assessore -, ci prepariamo, con tutti gli approfondimenti del caso, a far valere le nostre ragioni, e contiamo che anche l'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico settentrionale (Adspmas) faccia lo stesso».

Anche il parlamentare veneziano del Pd, Nicola Pellicani, si dice «sorpreso per un atto così grave. Immagino e spero che adesso il nuovo Governo farà tutte le verifiche necessarie, perché, se vogliamo fare rivivere il porto di Venezia, la prima cosa è garantirne la navigabilità, che non significa eseguire nuovi scavi ma semplicemente fare ordinari lavori di manutenzione. Altrimenti il porto rischia di fare la fine di Porto Marghera: si spegne a forza di dover convivere con il Mose che non ha ancora la conca funzionante, i fondali dei canali che non vengono mantenuti, le grandi navi che devono essere giustamente allontanate dal bacino di San Marco ma non hanno un'alternativa, i marginamenti che franano».

Al di là delle proteste, cosa fare ora? «Abbiamo fiducia in questo nuovo Governo, vogliamo averla perché i suoi membri vengono da un mondo di competenze e non solo di politica - afferma Venturini -. Il suo compito, doppiamente difficile a causa dei danni provocati da quello precedente, sarà invertire completamente la rotta e scrivere una nuova pagina nei rapporti con la città. Il Comune si interfacerà per avviare un nuovo confronto sulle troppe partite bloccate: portualità commerciale e crocieristica (appena riparte il mercato è impensabile che Venezia, per colpa del Governo che non decide da 8 anni, resti a bocca asciutta; inoltre ci sono lavoratori che non prendono un euro da un anno e mezzo), industria e Zls, turismo, fino all'Agenzia per Venezia, altro boccone avvelenato lasciato da Governo e sottosegretari precedenti». Per l'assessore bisogna chiudere l'epoca caratterizzata «da vecchie e scioche ideologie para ambientaliste rispetto a un sano pragmatismo, anche finalizzato alla salvaguardia ambientale perché il male vero per l'ambiente è non far nulla e pensare che le cose si sistemino da sole lasciandole lì per decenni».

Il Comune di Venezia, dunque, chiede alla compagine guidata da Mario Draghi di lavorare per far sì che si possano attrarre nuovi investimenti: «Automaticamente quest'area non diventa un'oasi di fenicotteri: quello è un porto industriale e la manutenzione è anche indispensabile per la sicurezza».

(e.t.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Maxi-multa ai 'No Navi' Venezia, loro lanciano crowfunding

Comitato fa appello anche star Hollywood contrarie a crociere

(ANSA) - VENEZIA, 11 MAR - Una campagna di crowfunding sul web e anche un appello alle star di Hollywood per raccogliere 20.000 euro, l'importo di una serie di maxi-multe (più spese legali) che dovranno essere pagate dal comitato 'No Grandi Navi' di Venezia. Si tratta delle ingiunzioni di pagamento che la Capitaneria di Porto ha notificato a 7 attivisti del gruppo - riferisce la stampa locale - per una manifestazione di protesta che si tenne nel Canale della Giudecca il 24 settembre 2017, quando i 'No Navi' impedirono l'uscita da porto di tre navi da crociera. Ci sono 30 giorni di tempo per il pagamento, dopodiché le autorità potrebbero far partire i pignoramenti. Dal loro profilo Facebook i 'No Navi' hanno quindi lanciato l'appello per una colletta, ma l'invito a partecipare alla donazione in denaro è stato rivolto anche alle star di Hollywood, come Tilda Swinton o Emma Thompson (che ha la residenza a Venezia dal 2020) le quali pubblicamente si erano dichiarate contrarie al traffico **crocieristico** nella città lagunare. (ANSA).



Stop escavi nei porti di Venezia e Chioggia

Preoccupazione del presidente di Confetra Nord Est Paolo Salvaro

Redazione

VENEZIA L'ennesimo stop all'escavo dei canali nei porti di Venezia e Chioggia suscita la preoccupazione e indignazione di Confetra Nord Ovest, espressa per voce del proprio presidente Paolo Salvaro. Non c'è pace per l'AdSp del Mare Adriatico settentrionale e Confetra Nord Est, sostiene Salvaro: Di questo passo i porti di Venezia e Chioggia sono condannati all'irrilevanza. Siamo esterrefatti di fronte alla richiesta del Ministero dell'Ambiente di sottoporre a VIA nazionale l'attività di escavo e ripristino dei pescaggi del Canale Malamocco Marghera. Si tratta di un'attività di manutenzione assolutamente fondamentale per l'accessibilità e, quindi, per il funzionamento del porto e che aveva già subito rallentamenti ingiustificabili. Erano state superate anche tutte le questioni che riguardavano l'uso delle palancole e dei pali in legno e trovata una collocazione ai fanghi scavati; ora questa decisione presa Roma, magari da funzionari che non hanno mai visto il Canale Malamocco Marghera e il nostro Porto, rischia di bloccare tutto per un tempo indefinito. Quello che indigna, oltre all'assurdità, a nostro parere, della richiesta, è il metodo che si sta seguendo da troppo tempo per tutte le questioni, vitali, che riguardano il nostro Porto. Questa continua incertezza, questo ribaltamento delle decisioni prese, così come i lunghi silenzi e l'incapacità di decidere su questioni centrali, come la croceristica e l'adeguamento della Conca di Malamocco, non sono tollerabili. Qualsiasi attività economica e tanto più un Porto con le sue complessità e reti di relazioni internazionali, ha bisogno di tempi certi e un di quadro regolatorio e normativo che non cambia ogni tre mesi. Cominciamo a chiederci se tutto questo sia l'effetto solo di superficialità e disattenzione o se, al contrario, risponde a un preciso disegno di depotenziamento e marginalizzazione dei nostri due Porti di Venezia e Chioggia. Se pensano che vadano chiusi, ce ne spieghino le ragioni, e siano possibilmente convincenti, ma ce lo dicano in modo chiaro. Così avremo il tempo di farcene una ragione e di trovare un altro lavoro. In questo modo non è accettabile. Riguardo agli escavi, ricordo che anche a Chioggia dovevano essere già partiti vari interventi, dei quali, drammaticamente non si sa più nulla. Chiedo che tutto il tessuto economico e imprenditoriale veneto alzi la voce insieme a noi, perché la portualità di riferimento per la nostra Regione non sia abbandonata in questo modo, e chiedo che anche il presidente Luca Zaia e l'assessore Elisa De Berti facciano sentire la loro voce a Roma, su questi temi e anche sulla ventilata idea di scegliere solo Genova e Trieste, come porti di riferimento italiani per i traffici extra mediterraneo. Condividono questa impostazione o vogliono davvero difendere la nostra portualità insieme a noi?.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE'. The main article headline is 'Stop escavi nei porti di Venezia e Chioggia' with a sub-headline 'Preoccupazione del presidente di Confetra Nord Est Paolo Salvaro'. A photo of Paolo Salvaro is visible. The page includes a newsletter sign-up form, social media icons, and a list of other articles such as 'Vaccini operatori del trasporto indispensabile', 'Cresce traffico ro-ro a Salerno', 'Roma sul "passaggio" delle opere: "Faremo pressione al Ministero"', and 'Aeroporto italiani: difficile sopravvivenza'. At the bottom, there is a section for 'ARRIVATI E EFFETTUA IL LOGIN' and 'ARRIVATI CONVEGNI'.

Ennesimo stop all'escavo dei canali, Confetra: Venezia e Chioggia rischiano l'irrelevanza

Venezia Non c'è pace per i porti di Venezia e Chioggia, dopo la richiesta del ministero dell'Ambiente di sottoporre a VIA nazionale l'attività di escavo e ripristino dei pescaggi del Canale Malamocco Marghera. Di questo passo i due scali saranno condannati all'irrelevanza, denuncia Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nord Est. Si tratta di un'attività di manutenzione assolutamente fondamentale per l'accessibilità e, quindi, per il funzionamento dello scalo e che aveva già subito rallentamenti ingiustificabili aggiunge -.

Erano state superate anche tutte le questioni che riguardavano l'uso delle palancole e dei pali in legno e trovata una collocazione ai fanghi scavati; ora questa decisione presa Roma, magari da funzionari che non hanno mai visto il Canale Malamocco Marghera e il nostro porto, rischia di bloccare tutto per un tempo indefinito. Salvaro critica la continua incertezza che pesa come un macigno sul futuro del porto veneto: Qualsiasi attività economica e tanto più uno scalo con le sue complessità e reti di relazioni internazionali, ha bisogno di tempi certi e un di quadro regolatorio e normativo che non cambia ogni tre mesi. Cominciamo a chiederci se tutto questo sia l'effetto solo di superficialità e disattenzione o se, al contrario, risponde ad un preciso disegno di depotenziamento e marginalizzazione dei nostri due porti di Venezia e Chioggia. Riguardo agli escavi, Salvaro ricorda che anche a Chioggia dovevano essere già partiti vari interventi, dei quali, drammaticamente non si sa più nulla. Chiedo che tutto il tessuto economico e imprenditoriale veneto alzi la voce insieme a noi, perché la portualità di riferimento per la nostra Regione non sia abbandonata in questo modo, e chiedo che anche il presidente Luca Zaia e l'assessore Elisa De Berti facciano sentire la loro voce a Roma, su questi temi e anche sulla ventilata idea di scegliere solo Genova e Trieste, come porti di riferimento italiani per i traffici extra mediterraneo. Condividono questa impostazione o vogliono davvero difendere la nostra portualità insieme a noi?.



Shipping Italy

Venezia

Nuovo stop ai dragaggi nel porto di Venezia: la protesta di Salvaro (Confetra Nord Est)

Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nord Est, suona l'allarme sull'escavo dei fondali nei porti di Venezia e di Chioggia esprimendo preoccupazione e indignazione. Di questo passo i porti di Venezia e Chioggia sono condannati all'irrelevanza. Siamo esterrefatti di fronte alla richiesta del Ministero dell'Ambiente di sottoporre a Via nazionale l'attività di escavo e ripristino dei pescaggi del Canale Malamocco Marghera. Si tratta di un'attività di manutenzione assolutamente fondamentale per l'accessibilità e, quindi, per il funzionamento del porto e che aveva già subito rallentamenti ingiustificabili si legge in una nota dell'associazione. Salvaro ricorda come fossero state superate anche tutte le questioni che riguardavano l'uso delle palancole e dei pali in legno e trovata una collocazione ai fanghi scavati: Ora dice questa decisione presa a Roma, magari da funzionari che non hanno mai visto il Canale Malamocco Marghera e il nostro porto, rischia di bloccare tutto per un tempo indefinito. Quello che indigna, oltre all'assurdità, a nostro parere, della richiesta, è il metodo che si sta seguendo da troppo tempo per tutte le questioni, vitali, che riguardano il nostro porto. Nel mirino, in particolare, questa continua incertezza, questo ribaltamento delle decisioni prese, così come i lunghi silenzi e l'incapacità di decidere su questioni centrali, come la croceristica e l'adeguamento della Conca di Malamocco, non sono tollerabili. Lo sfogo prosegue così: Qualsiasi attività economica e tanto più un porto con le sue complessità e reti di relazioni internazionali, ha bisogno di tempi certi e un quadro regolatorio e normativo che non cambia ogni tre mesi. Cominciamo a chiederci se tutto questo sia l'effetto solo di superficialità e disattenzione o se, al contrario, risponde a un preciso disegno di depotenziamento e marginalizzazione dei nostri due porti di Venezia e Chioggia. Se pensano che vadano chiusi, ce ne spieghino le ragioni, e siano possibilmente convincenti, ma ce lo dicano in modo chiaro. Così avremo il tempo di farcene una ragione e di trovare un altro lavoro. In questo modo non è accettabile. Il presidente di Confetra Nord Est parla anche dell'altro scalo del sistema veneto e dei relativi escavi: Anche a Chioggia dovevano essere già partiti vari interventi ma dei quali, drammaticamente, non si sa più nulla. Chiedo che tutto il tessuto economico e imprenditoriale veneto alzi la voce insieme a noi, perché la portualità di riferimento per la nostra regione non sia abbandonata in questo modo, e chiedo che anche il presidente (della Regione Veneto, ndr) Luca Zaia e l'assessore (ai trasporti, ndr) Elisa De Berti facciano sentire la loro voce a Roma, su questi temi e anche sulla ventilata idea di scegliere solo Genova e Trieste, come porti di riferimento italiani per i traffici extra mediterraneo. Condividono questa impostazione o vogliono davvero difendere la nostra portualità insieme a noi?.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

i progetti nella seduta della commissione di palazzo sisto in vista dello studio per il piano regolatore

Serbatoi di biodiesel in porto c'è il via libera ministeriale

Parere favorevole del Comune sull' ampliamento dei depositi, non sul bitume Arecco e l' ipotesi gestione diretta delle spiagge: «La legge non la prevede»

SILVIA CAMPESE

SavonaSi all' ampliamento del sito di Depositi costieri, no al bitume.

Mentre sulla "restituzione" della gestione diretta delle spiagge al Comune da parte di **Autorità di sistema portuale** il veto arriva dalla legge. È questo, in sintesi, quanto emerso dalla commissione consiliare di Palazzo Sisto, in cui è stato discusso il documento di programmazione strategica di **sistema**: studio propedeutico alla stesura del piano regolatore **portuale**. A precisarlo è il vicesindaco e assessore all' urbanistica, Massimo Arecco, che è intervenuto in risposta alle osservazioni dell' opposizione.

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

Il via libera è arrivato dal Mise, il Ministero dello sviluppo economico, insieme al Mit (Ministero trasporti). La struttura verrà ampliata con cinque, nuovi serbatoi, per una capienza di 870 metri cubi (si arriverà a un totale di 4.350 metri cubi) destinati al biodiesel.

«Il Comune di Savona - spiega Arecco- ha espresso il proprio parere favorevole poiché si tratta di strutture già esistenti da tempo in ambito **portuale**, per i quali è stata presentata richiesta di ampliamento e per i quali non ci sono ostacoli dal punto di vista tecnico, ambientale. Detto impianto nasce originariamente come deposito di olio e, nel tempo, previo rilascio di tutte le autorizzazioni necessarie, è stato trasformato in deposito di biodiesel».

BITUMENNell' ambito del documento strategico si è tornato a parlare del deposito di bitume. Un progetto mai del tutto tramontato, come ha spiegato Massimo Perboni, presidente di Bit, la società che ha presentato il progetto per il porto di Savona. Perboni si è detto, in futuro, pronto a proseguire l' iter autorizzativo dal Mise. Palazzo Sisto, però, ha ribadito l' assoluta contrarietà. «Nelle sedi e nei modi opportuni, l' amministrazione comunale ha sempre espresso parere negativo in ordine ad ogni eventuale, futura, previsione di insediamento nel porto di Savona di funzioni incompatibili con la localizzazione di un porto in ambito urbano, quali quella petrolifera (petrolio e suoi derivati).

In base alle normative vigenti, nell' ambito della procedura di valutazione ambientale strategica, tale posizione sarà ulteriormente ribadita durante le varie fasi di elaborazione e autorizzazione del nuovo piano regolatore **portuale**».

SPIAGGE«Gli ambiti del demanio marittimo ricadono nella circoscrizione territoriale del 1994 - spiega Arecco- che definisce "comprensorio dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure" il tratto di costa demaniale esteso dal Rio Termine nel Comune di Albissola Marina, fino a punta dell' Asino in Comune di Bergeggi. Tali tratti ricadono nel complesso **portuale**, gestito dall' **Autorità di sistema**, classificato quale porto di interesse nazionale, con opere portuali. Pertanto la gestione, per legge, spetta ad **autorità portuale**».



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Depositi bitume in porto a Savona, Arecco: "Comune dice sì a biodiesel"

"Comune e Autorità Portuale devono favorire sviluppo, occupazione, tutela dell' ambiente, rispetto dei propri reciproci ruoli e compiti"

Savona . Il tema del deposito di bitume in porto a Savona è tornato in auge in questi giorni, dopo mesi di silenzio. "Nelle sedi e nei modi opportuni l' amministrazione comunale ha sempre espresso parere negativo in ordine ad ogni eventuale , futura, previsione di insediamento nel porto di Savona di funzioni incompatibili con la localizzazione di un porto in ambito urbano , quali quella petrolifera (petrolio e suoi derivati). Per quanto concerne i depositi di biodiesel presenti in porto , il Comune di Savona ha espresso il proprio parere favorevole poiché si tratta di strutture già esistenti da tempo in ambito **portuale**". A commentare la novità è il vicesindaco di Savona Massimo

Arecco che continua: "In base alle normative vigenti, nell' ambito della procedura di valutazione ambientale strategica, tale posizione sarà ulteriormente ribadita durante le varie fasi di elaborazione e autorizzazione del nuovo piano regolatore **portuale** . L' intero iter autorizzativo è archiviato e disponibile in comune, a disposizione di chiunque volesse ricostruire, nel corso di oltre un decennio, tutti i passaggi burocratici della pratica - specifica Arecco -. In sintesi, ritengo che l' amministrazione comunale e l' **autorità** di

Sistema Portuale debbano perseguire insieme un solo obiettivo per il porto di Savona: favorirne lo sviluppo, l' occupazione, la tutela dell' ambiente, nel rispetto dei propri reciproci ruoli e compiti ". Il vicesindaco Arecco, inoltre, ci tiene a precisare, intorno al tema delle spiagge : "Per qualcuno sarebbe stata persa l' occasione affinché il Comune di Savona si riprendesse la gestione dell' arenile. Peccato che ciò non sia possibile per legge. Gli ambiti del demanio marittimo ricadono nella circoscrizione territoriale di cui al DM 6 aprile 1994 del MIT, che definisce " comprensorio dei bacini portuali di Savona e Vado **Ligure** " il tratto di costa demaniale esteso dal Rio Termine nel Comune di Albissola Marina, fino a punta dell' Asino in Comune di Bergeggi. "Detti tratti ricadono nel disposto normativo del comma 1, art. 6 della Legge n. 84/1994 e s.m.i., in quanto il c omplesso **portuale** gestito dall' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mar Ligure Occidentale**, è classificato quale porto di interesse nazionale , categoria II, classe I. La classificazione di tale comprensorio, esteso da Albissola a Bergeggi, è dettata dal fatto che in tale tratto di costa sono presenti le opere portuali di Savona, i terminals di sbarco energetici - IP, Sarpom, Alkion, Esso - di interesse nazionale" afferma Arecco. "Tutto ciò premesso, il comprensorio in amministrazione all' **Autorità** di **Sistema Portuale** è escluso da quanto previsto dall' art. 7 della L. 84/1994, che affida la gestione dei porti secondari alle Regioni e da queste agli enti territoriali (come nel caso di Imperia)" continua. "Relativamente al tema della pianificazione , la Legge n. 84/1994 consente di individuare aree di interazione porto-città (costa urbana) ed al comma 1 ter dell' art. 5 prevede che dette aree siano pianificate dal Comune: ciò non consente il passaggio di detto tratto demaniale ai Comuni, bensì la mera pianificazione, come peraltro previsto dal decreto dell' ex ministro Del Rio e successivamente confermato dai Ministri Toninelli e De Micheli". "Per coloro che fossero interessati ad approfondire l' argomento, informo che l' audio integrale della commissione comunale tenutasi il giorno martedì 9 marzo 2021, durante la quale i temi inerenti la portualità e la relativa pianificazione sono stati ampiamente discussi ed approfonditi dallo scrivente, unitamente ai Consiglieri comunali presenti, è disponibile sul sito del Comune di Savona" conclude Arecco. Altre notizie di Savona Unione Nasce il Forum Civico Savonese: "Le nostre esperienze al servizio della città" al Passo San Pellegrino Sci: Lorenzo



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

in corsia arriva Superman decisione sofferta Il Savona Hockey Club rinuncia all' attività 2020/2021 Dalla Home
INTERVENTO Varigotti, ritrovato il cadavere di un uomo a Punta Crena: intervento dei vigili del fuoco
Preoccupazione Lockdown e scuole chiuse, gli adolescenti compiono più reati: "Campanello d' allarme, bisogna
aiutarli" altruismo e generosità Dopo Spiderman, un nuovo supereroe negli ospedali: in corsia arriva Superman I
NUMERI Covid, Codacons denuncia: "In Liguria solo 173 docenti vaccinati, ultima classificata in Italia"

Savona News

Savona, Vado

Savona, bitume in porto. Arecco: "Polemiche create ad arte, l' amministrazione comunale ha sempre espresso parere negativo"

Il vicesindaco savonese: "Quanta confusione sotto il cielo della politica"

" Il tema del deposito di bitume in porto è tornato in auge in questi giorni, dopo mesi e mesi di silenzio. Non entro nel merito delle polemiche politiche create ad arte, ma ritengo utile effettuare alcune precisazioni, al solo scopo di spiegare i passaggi che l' attuale amministrazione ha compiuto fino ad oggi. Nelle sedi e nei modi opportuni l' amministrazione comunale ha sempre espresso parere negativo in ordine ad ogni eventuale, futura, previsione di insediamento nel porto di Savona di funzioni incompatibili con la localizzazione di un porto in ambito urbano, quali quella petrolifera (petrolio e suoi derivati) ". Così, attraverso una nota stampa, Massimo Arecco, vicesindaco di Savona. " In base alle normative vigenti, nell' ambito della procedura di valutazione ambientale strategica, tale posizione sarà ulteriormente ribadita durante le varie fasi di elaborazione e autorizzazione del nuovo piano regolatore **portuale** - prosegue Arecco - Per quanto concerne i depositi di biodiesel presenti in porto, il Comune di Savona ha espresso il proprio parere favorevole poiché si tratta di strutture già esistenti da tempo in ambito **portuale**, per i quali è stata presentata richiesta di ampliamento e per i



quali nulla osta dal punto di vista tecnico, ambientale. Detto impianto nasce originariamente come deposito di olio e, nel tempo, previo rilascio di tutte le autorizzazioni necessarie, è stato trasformato in deposito di biodiesel. L' intero iter autorizzativo è archiviato e disponibile in comune, a disposizione di chiunque volesse ricostruire, nel corso di oltre un decennio, tutti i passaggi burocratici della pratica ". " In sintesi, ritengo che l' Amministrazione comunale e l' **Autorità di Sistema Portuale** debbano perseguire insieme un solo obiettivo per il porto di Savona: favorirne lo sviluppo, l' occupazione, la tutela dell' ambiente, nel rispetto dei propri reciproci ruoli e compiti. Infine, un' altra contestazione sollevata in questi ultimi giorni ha riguardato il tema delle spiagge: per qualcuno sarebbe stata persa l' occasione affinché il Comune di Savona si riprendesse la gestione dell' arenile. Peccato che ciò non sia possibile per legge! Gli ambiti del demanio marittimo ricadono nella circoscrizione territoriale di cui al DM 6 aprile 1994 del MIT, che definisce "comprensorio dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure" il tratto di costa demaniale esteso dal Rio Termine nel Comune di Albissola Marina, fino a punta dell' Asino in Comune di Bergeggi ". " Detti tratti ricadono nel disposto normativo del comma 1, art. 6 della Legge n. 84/1994 e s.m.i., in quanto il complesso **portuale** gestito dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale, è classificato quale porto di interesse nazionale, categoria II, classe I. La classificazione di tale comprensorio, esteso da Albissola a Bergeggi, è dettata dal fatto che in tale tratto di costa sono presenti le opere portuali di Savona, i terminali di sbarco energetici - IP, Sarpom, Alkion, Esso - di interesse nazionale. Tutto ciò premesso, il comprensorio in amministrazione all' **Autorità di Sistema Portuale** è escluso da quanto previsto dall' art. 7 della L. 84/1994, che affida la gestione dei porti secondari alle Regioni e da queste agli enti territoriali (come nel caso di Imperia) ". " Relativamente al tema della pianificazione, la Legge n. 84/1994 consente di individuare aree di interazione porto-città (costa urbana) ed al comma 1 ter dell' art. 5 prevede che dette aree siano pianificate dal Comune: ciò non consente il passaggio di detto tratto demaniale ai Comuni, bensì la mera pianificazione, come peraltro previsto dal decreto dell' ex ministro Del Rio e successivamente confermato dai Ministri Toninelli e De Micheli " conclude infine Arecco.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Grandi opere Bilancio 2020

Sì ai 58 commissari, tre assegnati alla Liguria

Via libera del Parlamento al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi. Lo ha annunciato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini. Tre su 58 le opere liguri: la linea ferroviaria Pontremolese, il raddoppio ferroviario del Ponente e la diga foranea del porto di Genova. I finanziamenti sono in parte già disponibili e il ministro vuole procedere subito affinché i commissari possano iniziare a lavorare. «Ma il ricorso al commissariamento non deve essere la prassi», avverte: «È necessario procedere in parallelo per semplificare procedure e adempimenti ordinari e rafforzare la pubblica amministrazione inserendo personale con specifiche competenze tecniche».



Export ligure anti-crisi decollano i traffici via mare con gli Usa

Da record la crescita verso gli States: più 95%. Lo scalo raddoppia il valore e triplica i volumi. Signorini: "Americani interessati a diga, cantiere di Sestri e dragaggi"

di Massimo Minella L'export ligure resiste al Covid e chiude il 2020 come l'anno precedente. Una specie di record, questo sostanziale pareggio dei volumi complessivi, tenuto conto della picchiata dell'economia, che ha in gran parte la sua spiegazione nel porto di Genova.

A livello nazionale, a contenere le perdite delle esportazioni e a chiudere addirittura in crescita, è soltanto il Molise. Tutte le altre regioni presentano un consuntivo con il segno rosso, anche se quello della Liguria è quasi impercettibile. La regione archivia infatti il 2020 in flessione dello 0,7 per cento rispetto al 2019 (anno non certo facile perché segnato dalla crisi ma non ancora marchiato a fuoco dal virus). E a favorirne il risultato è l'eccezionale performance delle esportazioni verso gli Stati Uniti, cresciute in un anno del 95 per cento. Insomma, quasi un raddoppio dei volumi complessivi in uno scenario di guerra quale appunto quello della lotta alla pandemia. A scattare la fotografia è l'ufficio statistico dell'Istat che ha appena pubblicato l'analisi delle "esportazioni delle regioni italiane", partendo dall'ultimo trimestre dell'anno per allargare l'indagine a tutti i dodici mesi.

E il dettaglio delle "dinamiche positive" dello studio si focalizza proprio sull'andamento della Liguria, grazie al lavoro delle aziende del territorio, capaci di far valere quelle loro peculiarità produttive che riescono a superare anche la crisi economica.

In termini assoluti, come si diceva all'inizio, il vettore di questa capacità produttiva è il porto di Genova, soprattutto per quanto riguarda i traffici con gli Stati Uniti. La stragrande maggioranza delle esportazioni verso gli Stati Uniti, infatti, avviene via mare. E non sorprende affatto che siano proprio gli States il primo Paese di destinazione del traffico del porto di Genova (mentre la Cina è il primo in importazione e il secondo in export).

«Curiamo da tempo le relazioni con gli Stati Uniti - spiega Paolo Signorini, il presidente dell'**autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale che controlla gli scali di Genova e di Savona - Ed è per questo che dal punto di vista del valore delle merci in esportazione nel 2020 abbiamo raddoppiato, mentre se si esamina la quantità, siamo addirittura cresciuti del 270 per cento arrivando in totale a 380mila tonnellate. Certo, in termini assoluti siamo distanti dalla Lombardia, che arriva a un milione e mezzo di tonnellate, ma il dato in termini percentuali è davvero significativo».

Ma nel dettaglio dei settori merceologici che cosa si esporta di più negli Stati Uniti? Molti prodotti, dal carbon coke ai prodotti raffinati dal petrolio fino ai mezzi di trasporto. E in questo elenco c'è anche la "Scarlet Lady", la nave da crociera di 65mila tonnellate di peso effettivo, consegnata a febbraio del 2020 all'americana Virgin Voyages di Sir Richard Branson e rimasta a lungo ancorata nel porto di Genova proprio per lo stop imposto al business delle crociere.

«Questi risultati arrivano da lontano - continua Signorini - Nel '97 eravamo a duecentomila tonnellate e non abbiamo mai smesso di crescere. D'altra parte sono ben sei i servizi diretti dal porto di Genova per gli Stati Uniti. L'economia dialoga inevitabilmente con la politica e le relazioni internazionali, proprio per favorire nuovo sviluppo.



Tradotto a Genova, il dialogo avviato da Palazzo San Giorgio individua soprattutto l'ambasciata degli Usa e Roma e il consolato americano, che ha sede a Milano.

« Sì - chiude Signorini - Con loro il dialogo è costante. Gli Stati Uniti, infatti, stanno seguendo



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

da vicino il programma degli investimenti del porto e presto ci confronteremo nel merito delle grandi gare che stanno per partire, la nuova diga foranea del porto, l' ampliamento del cantiere di Sestri Ponente della Fincantieri, ma anche i dragaggi portuali, materia quest' ultima su cui i gruppi americani sono fortissimi. Ne discuteremo ad aprile in un webinar organizzato insieme all' ambasciata americana».

Le infrastrutture

Raddoppio del Ponente diga e Pontremolese tre conferme da Roma

Sono 58 le grandi opere che il governo intende realizzare. E in prospettiva potrebbe arrivare adesso un secondo elenco di nuove infrastrutture, sempre da affidare a commissari. La conferma arriva dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, che ha accolto " con soddisfazione" i pareri della commissione Lavori Pubblici del Senato, delle commissioni Ambiente e Trasporti della Camera sullo schema di decreto del presidente del consiglio (dpcm) sugli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento.

La settimana scorsa, durante un' audizione difronte alle commissioni, il ministro aveva ricordato la necessità di procedere rapidamente all' adozione dei decreti.

« Ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese - spiega Giovannini - Procederemo subito con il perfezionamento dell' iter del dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro ».

«L' avvio delle attività fornirà anche uno stimolo all' occupazione e alla ripresa economica - prosegue il ministro - consentendo uno spostamento del traffico a favore del trasporto ferroviario, in linea con l' obiettivo di uno sviluppo più sostenibile sul piano ambientale, una migliore tutela delle risorse idriche, minacciate dalla crisi climatica, il rafforzamento dei nostri porti e il miglioramento dei servizi di pubblica sicurezza».

Nel complesso le opere soggette al commissariamento sono: 14 infrastrutture stradali, 16 infrastrutture ferroviarie, una metropolitana, 12 infrastrutture idriche, 3 infrastrutture portuali, 12 infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza. Le 58 opere hanno finanziamenti già disponibili pari a circa 40 miliardi, a fronte di un costo complessivo di 66,1 miliardi. Il via libera arriva anche per le tre grandi opere delle Liguria, diga del porto di Genova, raddoppio ferroviario del Ponente e Pontremolese. « Con il parere sul dpcm sulle opere strategiche si porta a compimento il primo tassello del piano shock proposto da Italia Viva» dichiara la presidente Lella Paita.

« Siamo stati noi - ricorda - a proporre il ricorso ai commissari, come figure necessarie per superare gli ostacoli opposti della burocrazia, come strumenti per permettere le infrastrutture di valore strategico. Rispetto al piano vero e proprio, si tratta solo di un' applicazione parziale perché mancano ancora tante opere utili al paese.

A questo proposito, abbiamo chiesto che si proceda ora con un decreto legge che raddoppi le opere messe in cantiere due anni fa e corregga gli errori commessi dal governo precedente con il coinvolgimento delle regioni e ' accordare una priorità alle opere non ancora del tutto sbloccate».

- (mas.m.

)



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«Calata Paita deve ritornare alla città»

LAURA IVANI

Se, come sembra, la priorità degli investimenti per Lsct sarà sul Terzo Bacino a questo punto «il terminal non avrebbe più scuse né alibi ma dovrebbe finalmente mantenere la parola data e fissare la data della restituzione della Calata Paita alla città». Per il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini il trasferimento delle storiche marine del Canaletto e Fossamastra, a partire dal primo di aprile, nella nuova darsena di Pagliari è un tassello importante per l'attuazione del piano regolatore **portuale**. Piano che prevede il tombamento del Terzo Bacino, dove oggi ci sono le palafitte dei concessionari, per ampliare le banchine destinate ad accogliere sempre più navi e sempre più container. Secondo i rumors portuali Lsct e l' Authority stanno definendo investimenti e tempi: Contship sarebbe intenzionata a intervenire prima sul Canaletto che su molo Garibaldi, via del Molo vorrebbe arrivare a inizio lavori nei primi mesi del 2022. Tutto ciò anche per rendere disponibile la Calata Paita al progetto del nuovo molo crocieristico e del waterfront.

Intanto c'è la notizia del trasferimento delle imbarcazioni dal Canaletto e Fossamastra a Pagliari, in avvio dal prossimo mese e che dovrebbe concludersi nell'arco di un paio di mesi. Entro fine anno dovrebbe essere pronta anche la porzione di edifici, tra molo Pagliari e la radice del molo Enel, per i concessionari di Fossamastra. Inaugurazione rimandata, probabilmente alla tarda primavera o all'estate.

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale vorrebbe che ci fossero le condizioni, dal punto di vista sanitario, per presentare il molo rinnovato alla città. Quindi in presenza.

Dipenderà dall'andamento dell'epidemia. Nel frattempo il logo che campeggia sugli edifici, che ricalca la pianta della nuova darsena, rimarrà coperto probabilmente fino al taglio del nastro. Questo intervento e quelli previsti su Fossamastra e Canaletto, con lo spostamento del viale San Bartolomeo verso mare per aumentare il comfort dei quartieri, cambierà il volto di questo lato del golfo.

«I quartieri del Levante sono una priorità per l'amministrazione - riprende il sindaco Peracchini -, con progetti concreti per la cittadinanza che convive strettamente con il porto. Il progetto di punta - ricorda - è quello del Miglio Blu. Si tratta di riqualificare un'area finora dimenticata e di creare un traino occupazionale e di sviluppo senza precedenti.

Nell'area di viale San Bartolomeo, nel tratto fra il ponte della darsena di Pagliari fino al Muggiano, il Miglio Blu sarà un volano economico grazie anche alla collaborazione di Regione Liguria che finanzia il primo lotto di riqualificazione. Inoltre, sempre la Regione ha investito sulla formazione alla Spezia 3 milioni di euro destinati ai settori dell'industria, cantieristica, navalmeccanica e nautica da diporto. Nel quartiere del Canaletto - aggiunge ancora il primo cittadino - stiamo investendo 900 mila euro per il completamento del progetto di riqualificazione di percorsi pedonali e aree pubbliche, abbiamo in corso la riqualificazione della palazzina ex Tarros a Fossamastra che diventerà centro di aggregazione e inclusione per tutto il Levante.

Sono in corso la realizzazione del tratto fognario nel quartiere del Canaletto, Fossamastra e Pagliari. Un intervento senza precedenti che consentirà di non avere più scarichi a mare a tutela dell'ambiente. Infine, sono in corso i lavori per l'area camper e per il parcheggio a Pagliari. Un impegno concreto verso un'intera zona est spezzina che - afferma - non è mai stata considerata».





Le voci contrarie

«Più container e mercantili, il progetto ignora il turismo»

Stefano Sarti di Legambiente: «Il piano fa parte del Prg portuale del 2007 che contestammo perché era sbagliato e incompleto» Vas Onlus: costi saliti di 4 milioni

L. IV.

La Spezia Un percorso lungo anni e che si concluderà il 1° aprile con il trasferimento delle storiche marine del Canaletto e di Fossamastra nella nuova darsena a Pagliari. Lo scorso settembre il Consiglio di Stato aveva confermato con una sentenza il trasferimento, dopo che i concessionari avevano più volte impugnato davanti ai tribunali le azioni portate avanti dall'**Autorità di Sistema Portuale**. Ma negli anni a opporsi a questa operazione ci sono stati anche gli ambientalisti.

«Fa parte di un disegno urbanistico, quello del Piano Regolatore **Portuale** del 2007, che abbiamo fortemente contestato - spiega il presidente di Legambiente della Spezia Stefano Sarti - perché basato esclusivamente sullo sviluppo delle attività commerciali, con prevalenza dell' aumento della movimentazione dei containers, tralasciando altre attività importanti per il golfo, come il turismo. Si può dire che le previsioni di un ampliamento del traffico si è rivelato, dopo 14 anni dall' approvazione di quel piano, largamente sbagliato.

Non certo perché qualcuno lo ha bloccato - sottolinea - non facendo interrare metri quadrati in più di mare. Che poi non è vero, perché ci sono stati ampliamenti importanti ad esempio nel molo Garibaldi».

Per Legambiente l' azione in corso «se andrà avanti, snaturerà completamente due borghi come Canaletto e Fossamastra in nome di uno sviluppo quantitativo e univoco della nostra linea di costa. Il piano regolatore **portuale** è del 2007, gli scenari sono cambiati e lo sviluppo dei traffici marittimi non è certo univoco. La stessa **autorità portuale** spezzina, con le leggi di riforma, si è unita a Carrara. Come raccordare queste realtà senza che si facciano la guerra tra loro? Occorre che il porto non sia solo business, ma anche lavoro vero e sicuro. È ancora, sui problemi ambientali: come garantire che sviluppo non significhi perdere in qualità della vita, inquinamento e rumore. La fascia di rispetto per come fatta e concepita non garantisce granché. E come applicare le prescrizioni che in sede di Via il ministero dell' Ambiente fece ai tempi dell' approvazione del Piano regolatore **portuale**? Il Prp vigente è vecchio è inadeguato. Ne occorre uno nuovo, sono passati 14 anni. Ma di questo la politica e l' Authority non ne vogliono sapere». Su posizioni del tutto simili, Franco Arbasetti per i Vas Onlus.

Non viene contestato il trasferimento, quanto le modalità con cui è stato portato avanti l' appalto e il progetto della nuova marina. «Ci sono stati incredibili errori progettuali, i conti sono aumentati alla fine di 4 milioni di euro - afferma -. Non si sa ancora poi dove saranno collocati parte dei mitilicoltori. I concessionari poi non sono ancora stati informati del prossimo trasferimento.

Attendiamo sia fatto anche il necessario collaudo dell' opera».

--l. iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



porto venere

Posti barca alle Grazie: respinto il ricorso

SO. CO.

Porto Venere Il Consiglio di Stato ha espresso un parere negativo in merito al ricorso straordinario al presidente della Repubblica, inoltrato nell'estate del 2019 dall'associazione sportiva nautica Fafè e da 19 associati. I firmatari erano assegnatari di posti barca alle Grazie, in alcuni casi «da ben 23 anni», nello spazio in concessione dal 1987 al Comune. L'**autorità portuale**, però, accogliendo le istanze della Borgata Marinara e della Forza e Coraggio, ha scorporato tre anni fa quei posti dalla concessione comunale e li ha dati alle due associazioni richiedenti. La Fafè e i soci Giovanni Buscema, Matteo Favazza, Azeglio Sommovigo, Mauro Barite, Francesco Mancini, Domenico Sgarlata, Bruno Costi, Giuseppe Chiappini, Giovanni Di Stefano, Marco Cinti, Serena Valeri, Cristina Cacciari, Gianfranco Pratali, Claudio Ferrari, Corrado Lubrano, Guido Romiti, Michele Cirelli, Carlo Bertano, Luigi Mancini hanno lamentato di «essere titolari di una subconcessione» e di aver «già versato il canone 2019», oltre ad aver sostenuto per anni le spese di gestione. Confidavano «in una proroga a tutto il 2033» e lamentavano di non essere neanche stati avvisati del procedimento. La Corte, sulla base della documentazione presentata dal Comune e dall'**autorità portuale**, ha stabilito che non vi era concessione e neanche subconcessione, «se non altro perché mai stata assentita dall'**autorità portuale**». E il Comune stesso ha detto che era solo una «assegnazione provvisoria, dietro pagamento di un canone, non riconducibile alla natura concessoria». La Corte ha osservato peraltro che la subconcessione è vietata. E sull'obbligo di informazione ha ritenuto bastasse la pubblicazione del procedimento.

--so. co.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Waterfront, una tesi per rigenerare la costa

Melissa Hoxha, laureata in pianificazione territoriale, mette a punto la mappa delle aree attorno alle quali sviluppare le idee di dettaglio

LA SPEZIA Ha 22 anni e il desiderio di fornire un contributo scientifico per 'rigenerare' la linea di costa che ogni giorno, con lo sguardo, abbraccia dal luogo in cui risiede, nei pressi della strada Litoranea: da Cadimare al Muggiano.

Si chiama Melissa Hoxha e ha appena conseguito la laurea triennale in "Pianificazione della Città, del Territorio e del Paesaggio" al dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze.

Tema della tesi: «Valorizzazione e recupero ad uso turistico-nautico del waterfront». Il lavoro costituisce il primo step del percorso ricognitivo-laborativo per passare dall'analisi del contenitore alle prospettive di contenuto.

«Qualsiasi elaborazione non può prescindere dalla conoscenza puntuale» dice spiegando il metodo di lavoro sviluppato e nel quale è stata accompagnata dal relatore Carlo Pisano, dal correlatore Matteo Scamporrino e dal relatore esterno Davide Vetrata, funzionario dell'

Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale. elissa con loro ha ricostruito la storia che ha portato alla configurazione attuale del waterfront, ha studiato le prospettive progettuali agli atti e ora si appresta delineare nuove idee per valorizzarlo, anche sulla scia delle interazioni con chi vorrà fornirle spunti, cogliendo le opportunità di condivisione offerte dalla Rete.

Sì la sua tesi è consultabile al link <https://lissuu.com/melissah98>.

L'imponente lavoro - raccolto in oltre 300 pagine, attraverso schede, analisi di scenario, disegni, messa fuoco di vincoli e opportunità - si fa base di studio per dare forma ad ipotesi progettuali. «Un'occasione di crescita per me, un utile confronto con chi vorrà farmi partecipe di considerazioni, idee innovative» dice auspicando le interazioni. Già nella mappatura attuale sono individuate le aree sulle quali esercitare il pensiero: quelle del ponente 'arsenale', per traguardare il superamento dell'occlusione al mare del borgo di Marola; quelle della Marina Militare, prossime al porto Mirabello, nella prospettiva di un recupero turistico che faccia perno del Museo Navale; quelle della calata Paita sulla via di 'restituzione' alla città e quelle dei quartieri del Levante, compresi dal porto e dai cantieri dove i margini del sogno parrebbero soffocati. Secondo Melissa, non è così: «Al di là delle opportunità di fruizione della fascia di rispetto con lo scalo marittimo quando andrà ad espandersi, ci sarebbero da costruire nuovi rapporti città-porto, città-cantieri sul piano della infiltrazione-virtuosa».

Cioè a dire? «Penso a percorsi praticabili di visite in sicurezza allo scalo e agli stabilimenti.

Complessi nel primo caso, sicuramente delineabili nel secondo, soprattutto in occasione di eventi popolari». Obiettivo?

"Cogliere nelle attività industriali finalizzate alla costruzione di navi e yacht degli scenari apprezzabili per sviluppare conoscenza, orgoglio delle radici e delle tipicità territoriale fatte di ingegno. Ovviamente non tutti i giorni. Ma in occasione particolari, una, due, tre volte all'anno, con visite guidate».



In viale San Bartolomeo

Test di tenuta ai platani

Prove di trazione a campione agli alberi che costeggiano la barriera fono-assorbente che si sviluppa lungo il porto

LA SPEZIA Check-up a campione ai platani che si sviluppano lungo viale San Bartolomeo per verificare eventuali conseguenze su di essi prodotte dalla barriera eco-fono-assorbente costruita su strati di terreno condivisi. La verifica riguarda, infatti, la tenuta delle radici e non ha a che fare col 'fungo' che ha già messo ko alcuni alberi di grossa stazza, nei pressi dell'incrocio con viale Italia. La metodologia operativa è quella della prova di trazione. Il test è stato effettuato su tre platani nella giornata di domenica scorsa, con contestuale blocco del traffico in viale San Bartolomeo. L'operazione è stata concordata fra **Autorità di sistema portuale** e Comune della Spezia e in particolare tra gli uffici che più direttamente hanno seguito il progetto e la messa in opera della barriera antirumore che, vestita di verde, si fa anche eco-arredo urbano. Ad effettuare il test di trazione, con impiego di dinamometro, mezzi e cavi (ancorati sulla parte del tronco) per fare 'leva', è stata una ditta specializzata di Torino, la Studio Verde con impegno in prima linea dell'agronomo Carmelo Fruscione. I risultati non sono ancora noti: sono in corso l'elaborazione. Ma la sensazione degli addetti ai lavori, con raffronto ai dati pre-approntamento, è che la barriera antirumori - costata 4 milioni di euro - abbia tutto sommato rafforzato la tenuta dei platani.

Intanto è imminente l'inizio di lavori di manutenzione del verde che 'sgorga' dalla struttura.

Per l'anno in corso lo stanziamento dedicato è di circa 22mila euro. La barriera è effettivamente efficace per il fine perseguito, ossia smorzare i decibel prodotti dalle attività portuali e dai generatori elettrici delle navi? Sicuramente no agli ultimi piani dei palazzi antistanti dove i rumori ci sono e c'erano, uguali, prima della barriera.

C.R.



Citta della Spezia

La Spezia

Miglio blu, una cabina di regia per avviare concretamente il progetto

Ne faranno parte oltre al Comune, anche Cna, Confartigianato, Confindustria, Camera di commercio e forse anche Regione, Marina, l' Adsp, Promostudi, Distretto ligure delle tecnologie marine e Its. Il punto con il vicesindaco Giacomelli.

La Spezia - Palazzo civico vuole passare dalle parole ai fatti e avviare concretamente il progetto del Miglio blu. La pratica è ovviamente nelle mani del vicesindaco e assessore allo Sviluppo economico, Genziana Giacomelli, che negli ultimi giorni ha assistito alle presentazioni di un focus sull' impatto della nautica nell' economia spezzina realizzato dagli esperti di The European House - Ambrosetti. Preso atto del fatto che il comparto non ha risentito dell' esplosione della pandemia, è stato evidenziato come la provincia spezzina sia la prima in Italia per numero di imprese legate all' economia del mare, seconda per l' incidenza della blue economy in termini occupazionali e quinta per quanto riguarda il valore aggiunto prodotto. "Lo scopo di questo approfondimento - ha spiegato l' assessore a CDS - è quello di rendere operativo al più presto il progetto del Miglio blu. Abbiamo avuto conferme lo scorso autunno da parte di The European House - Ambrosetti riguardo al fatto che blue economy e turismo siano i settori di punta del territorio. Sono le locomotive dell' economia spezzina, ma ci sono ancora importanti margini di miglioramento. Per questo è venuto il momento di dare gambe all' idea progettuale che riguarda il Levante cittadino e il distretto della nautica, di mettere insieme iniziative come la ricerca e la brandizzazione del territorio". Giacomelli ha illustrato i passi avanti svolti, che non sono stati percepiti a causa dell' emergenza sanitaria: gli ultimi mesi sono stati impiegati per studiare il contesto futuro della città e l' importanza della nautica è stata confermata al cento per cento. "Sono stati coinvolti dapprima gli operatori e le imprese attraverso questionari specifici. Quindi abbiamo contattato le associazioni di categoria, fondamentali vista l' incidenza che ha la nautica in termini di indotto. Basti pensare che il moltiplicatore massimo stimato è pari a 7 lavoratori dell' indotto per ogni dipendente dei cantieri...". Alcuni dati per capire l' importanza della nautica nel golfo spezzino. L' industria italiana è al vertice mondiale per ordini di imbarcazioni oltre i 24 metri (il 49,3 per cento degli yacht in costruzione a livello globale nel 2020): nella top 20 mondiale sono presenti 7 cantieri italiani, due dei quali sono spezzini (Sanlorenzo al 1° e Baglietto al 19° posto). Da sola, inoltre, la provincia spezzina rappresenta l' 82 per cento dei ricavi e il 59 per cento degli occupati del settore in Liguria. L' amministrazione dunque si pone come facilitatore dei processi e ha proposto la costituzione di una cabina di regia per il progetto Miglio blu che includa, oltre al Comune, anche Cna, Confartigianato, Confindustria, Camera di commercio e forse anche Regione, Marina militare (attraverso il Ccss), l' **Autorità di sistema portuale**, Promostudi, Distretto ligure delle tecnologie marine e Its. E potrebbe sorgere anche un comitato consultivo composto dalle organizzazioni sindacali. "Molti pensano che il Miglio blu sia un progetto ideato principalmente a favore dei cantieri, ma in realtà sono numerosissime le tematiche che intendiamo affrontare e migliorare a vantaggio dei cittadini. Per esempio, per quanto riguarda la questione del trasporto pubblico e dei parcheggi connessi all' afflusso importante delle maestranze negli orari di inizio turno, vorremmo replicare il modello messo in campo da Fincantieri all' arandolo anche agli altri stabilimenti, organizzando una sorta di 'casa - lavoro'. Il problema del parcheggio, sia per gli abitanti che per i lavoratori c' è, e l' imminente risposta in arrivo a Pagliari non sarà comunque sufficiente. Stiamo lavorando a un' intesa fianco a fianco con Confindustria. Come dicevamo: vogliamo dare



concretezza al Miglio blu, iniziativa che va a vantaggio di tutti, dal territorio ai cantieri, dai lavoratori ai residenti, con effetti su tutto il tessuto economico locale. Ora la nautica rappresenta



Citta della Spezia

La Spezia

una grande opportunità di rilancio perché non ha risentito più di tanto degli effetti negativi del Covid-19, ma si sa che si tratta di un settore caratterizzato da una spiccata ciclicità. Per questo non dobbiamo concentrarci solamente sulla produzione ma anche sulla capacità di offrire il meglio per quel che concerne il refitting, per eventuali momenti di flessione del mercato". Giovedì 11 marzo 2021 alle 16:30:18 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

IL PROCESSO SUI FANGHI DEL CANDIANO

Casse di colmata, assolti in appello tutti gli ex vertici di Ap e Cmc

In primo grado, tra i condannati, c'era anche l'allora presidente di Autorità Portuale Di Marco

FEDERICO SPADONI

RAVENNA In primo grado il processo sui fanghi di dragaggio del Candiano si era concluso con tre condanne e tre assoluzioni. Ieri, sei anni dopo la notifica degli avvisi di garanzia che chiedevano conto della gestione di svariate centinaia di migliaia di metri cubi di materiale estratto durante i lavori di escavo sul fondale del canale e stoccate nelle casse di colmata, anche per l'ex presidente di **Autorità Portuale** Galliano Di Marco e per i due ex amministratori della Cmc, Dario Foschini e Maurizio Fucchi, è arrivata l'assoluzione. Il 18 gennaio del 2019 ne erano usciti con pene comprese tra nove mesi e un anno e quattro mesi, mentre l'ex presidente e l'ex ad di Sapir, Matteo Casadio e Roberto Rubboli oltre al presidente della Cmc, Alfredo Fioretti, erano stati assolti.

Contro quella sentenza, non solo i legali dei tre dirigenti con dannati avevano deciso di presentare appello, ma anche la Procura di Ravenna aveva firmato il ricorso alla Corte felsinea. A febbraio il procuratore generale Luciana Cicerchia aveva confermato l'ipotesi accusatoria chiedendo per tutti gli imputati (assistiti dagli avvocati Gilberto Giusti, Mauro Cellarosi, Maurizio Merlini, Ermanno Cicognani e Roberto Fariselli) la condanna a un anno e otto mesi. Ieri la sentenza, che ha assolto tutti "perché il fatto non costituisce reato".

Le accuse Dovevano rispondere di presunti reati ambientali alla luce di un'inchiesta che aveva visto una svolta nel 2015, quando erano stati notificati 10 avvisi di garanzia, coinvolgendo anche il predecessore di Di Marco, Giuseppe Parrello, l'ex presidente di Sapir Giordano Angelini e l'ex vice presidente del cda di Cmc Guido Leoni. Le loro posizioni erano poi state smarcate dalle accuse grazie ai tempi di prescrizione, mentre la prematura scomparsa nel 2017 dell'allora presidente di Cmc Massimo Matteucci aveva portato allo stralcio dell'ultimo tra i grandi nomi finiti nel mirino.

Così, contro i restanti sei imputati si era concentrato il fulcro delle accuse: si contestava il fatto che a dispetto delle autorizzazioni rilasciate dalla Provincia tra il 2004 e il 31 dicembre del 2012, i fanghi si fossero sovrapposti a quelli già depositati, rimanendoci per più di tre anni e andando oltre il termine delle concessioni. Da qui l'ipotesi che le vasche realizzate per contenere temporaneamente i fanghi ("Trattaroli 1,2 e 3", "Nadep In terna e Centrale", "Nadep via Trieste", "Centro direzionale" e "Avamposto Porto Corsini") fossero divenute un deposito incontrollato di rifiuti, e infine una discarica abusiva. In quelle aree di fanghi ne erano stati depositati tra 104mila e 600mila metri cubi ciascuna, facendo leva su un iter autorizzativo partito nel lontano 1994.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Casse di colmata, colpo di scena: tutti assolti

Si è chiuso ieri il processo d' appello per i sei imputati sui fanghi di dragaggio del Candiano e loro successiva collocazione

di Andrea Colombari Sono stati assolti tutti e sei. Per i tre già assolti in primo grado, è stata confermata la sentenza; e per tre condannati in primo grado, la decisione è stata riformata perché "il fatto non costituisce reato". La procura generale aveva invece chiesto la condanna per tutti a un anno e mezzo.

Si è chiuso così ieri pomeriggio il processo d' appello sulla questione fanghi di dragaggio del Candiano e loro successiva collocazione in varie casse di colmata. Per queste ultime, la sentenza ha dunque escluso la loro confisca. Le motivazioni verranno depositate entro 60 giorni.

In primo grado il 18 gennaio 2019 la questione, che tanto aveva alimentato sia il dibattito politico-amministrativo che il confronto giudiziario, si era conclusa con le condanne di imputati legati ad **Autorità Portuale** e Cmc e l' assoluzione di quelli di Sapir. La pena più alta era toccata al manager abruzzese Galliano Di Marco: per lui un anno e quattro mesi di arresto in qualità di presidente dell' **Autorità Portuale** dal febbraio 2012 al marzo 2016. Il giudice aveva quindi condannato a 9 mesi Dario Foschini di Russi, amministratore delegato di Cmc dal giugno 2009 al marzo 2015.

Una condanna a 9 mesi era infine stata pronunciata pure per Maurizio Fucchi, vicepresidente del cda di Cmc dal maggio 2011 al giugno 2014. Ai tre era stato peraltro ordinato, in solido, il recupero, lo smaltimento dei fanghi di dragaggio presenti in tutte le otto casse di colmata finite al centro dell' inchiesta e il ripristino dello stato dei luoghi. Ovvero 'Avamposto Porto Corsini', 'Centro Direzionale', 'Nadep Interna' e 'Centrale', 'Nadep viale Trieste' e 'Trattaroli 1, 2 e 3'. Erano invece stati assolti da tutto, "per non avere commesso il fatto", gli altri tre imputati a partire da Alfredo Fioretti, vicepresidente del cda di Cmc con nomina del giugno 2014. E poi Matteo Casadio e Roberto Rubboli, tirati in ballo il primo come presidente Sapir dal giugno 2011 e l' altro come amministratore delegato Sapir dallo stesso periodo. Gli imputati, oltre che da Ermanno Cicognani, sono difesi dagli avvocati Stortoni, Merlini, Cellarosi, Fariselli, Tognacci, Zalin, Scozzari e Giusti. Inizialmente gli indagati erano dieci, ma per tre di loro era scattata la prescrizione: il manager milanese Giuseppe Parrello, presidente di **Autorità Portuale** dal 2003 al 2012; Giordano Angelini, presidente di Sapir dal 2001 al 2011; e Guido Leoni, vicepresidente del cda di Cmc dal giugno 2005 al maggio 2011.

Infine per lo storico presidente Cmc Massimo Matteucci, il fascicolo era stato chiuso in seguito alla sua morte. Con ruoli diversi e in differenti periodi, agli accusati era stata attribuita la creazione di depositi incontrollati (le casse di colmata) di rifiuti speciali non pericolosi (i fanghi di dragaggio) lasciati sul posto nonostante le autorizzazioni fossero scadute da anni. In totale oltre tre milioni di metri cubi distribuiti su otto casse per un periodo di tempo che va dal 2008 fino ad anni a ridosso del primo grado. Con tre aree inquadrate dalla magistratura: **Autorità Portuale** per avere appaltato i dragaggi; Cmc e Sapir in qualità di appaltatori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Ravenna

«Via Molo San Filippo sta perdendo i pezzi»

Porto Corsini, alcuni residenti denunciano l'abbandono del secondo tratto della strada: «Marciapiedi spariti e vegetazione se

Basta superare una curva e sembra di trovarsi in un altro pianeta: sono i due volti di via Molo San Filippo a Porto Corsini, la strada che nel primo tratto costeggia il portocanale, prima di spingersi leggermente verso l'interno. La prima parte, di competenza dell' **Autorità portuale**, è al centro di un radicale intervento di riqualificazione, i problemi iniziano nel secondo tratto della strada.

«Questa parte - spiega Maria Rosa Garattoni, di Porto Corsini che sta costruendo qui la sua casa - è di pertinenza del Comune ed è abbandonata a se stessa, i marciapiedi sono spariti sul lato sinistro, mentre dall'altra parte sono stati completamente divelti dalle radici dei pini».

In effetti da un lato della strada la vegetazione ha preso il sopravvento e si scorgono a fatica le tracce di quelli che una volta dovevano essere i marciapiedi.

Sul lato opposto le radici dei pini hanno distrutto l'asfalto e alzato il ciottolato, al punto che camminare è quasi impossibile senza inciampare e rischiare di farsi male. «Ogni settimana qualcuno cade-- prosegue Maria Rosa Garattoni - e quindici giorni fa è toccato a mio marito. Si è rotto il naso e due tendini, abbiamo dovuto chiamare l'ambulanza e ancora adesso si trascina le conseguenze di quella brutta caduta». Accanto a lei il marito annuisce e aggiunge: «Nel cadere sono finito in mezzo alla strada, rischiando di essere investito da un'automobile». Sì, perché la strada è anche trafficata e le auto passano a velocità sostenuta. I problemi sono a terra, ma anche per aria: alzando la testa si vedono i pini, diversi dei quali con una forte pendenza sulla strada e con rami rigogliosi, in mezzo ai quali passano i cavi dell'alta tensione.

«Davanti casa nostra - prosegue Maria Rosa Garattoni - abbiamo fatto potare un pino per liberare i fili, e un altro è stato tagliato perché pericoloso, ma gli altri rimangono lì, con i cavi nel mezzo. E' pericoloso e noi abbiamo più volte segnalato la situazione al Comune. In questo tratto un disabile non riesce a passare, a meno che non si metta in mezzo alla strada, e siamo anche subito dopo una curva. Ci hanno detto che i pini erano tutti da potare, ma non abbiamo visto nessuno, ci hanno assicurato che non potevano essere tagliati, mentre nel primo tratto della via, dove stanno facendo i lavori, li hanno tagliati tutti. Sarebbe meglio, prima di decidere di fare altri interventi, come la ciclabile che hanno annunciato, che si guardasse la situazione delle strade all'interno del paese, dove vivono le persone. Perché la stessa situazione che abbiamo noi qui, si ripete in altre strade di Porto Corsini, anche più centrali».

Annamaria Corrado.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

in tribunale

Contratti di affitto fra Porto e Area spa, a processo gli ex vertici delle società

Contestato l'abuso di ufficio a Filippo Nardi (ex ad della Porto spa) e Carlo Alluisini (allora presidente del retroporto)

ALESSANDRA VIVOLI

carrara. Abuso d'ufficio (art.323 cp) questa l'ipotesi accusatoria contestata all'ex amministratore delegato della **Porto** spa Filippo Nardi e all'allora presidente di Area Spa (il retroporto), il commercialista Carlo Alluisini.

Nardi e Alluisini sono stati rinviati a giudizio: il processo si aprirà il prossimo 6 ottobre.

Nel mirino i contratti di affitto dell'area retroportuale che, secondo l'accusa non avrebbero rispettato l'evidenza pubblica. Contratti quindi finiti al centro di una inchiesta che ha portato quindi al passaggio davanti al giudice con l'udienza preliminare di ieri dove Filippo Nardi era assistito dai legali Angelo e Simona Ricci e Carlo Alluisini dall'avvocato Enrico Marzaduri.

La vicenda. Un'inchiesta che parte da lontano, da quando la lente delle Procura, nell'agosto del 2016, si concentrò sulla vicenda delle concessioni arrivando al provvedimento clamoroso del sequestro di una parte dello scalo e dei mezzi. Da questa prima indagine ne nacque un'altra che concentrò l'attenzione dell'allora procuratore capo Aldo Giubilaro sul retroporto, ossia su quello spazio di proprietà di Area Spa la società composta per il 51% dal pubblico (Comuni di Carrara, Massa e provincia) e per il 49% in mano alla stessa **Porto** spa. E proprio la **Porto**, che per anni utilizzava in proprio quei piazzali con il canone annuo di 780mila euro, ne aveva dato in locazione una parte al Pignone "chiedendo" un affitto di 1 milione e 700mila euro. Senza contare che - secondo l'accusa - doveva affittare in maniera diretta e senza intermediazione.

L'indagine L'Area retroportuale era finita al centro di un dossier della magistratura che aveva messo nel mirino il contratto di locazione con cui la Spa, formata da Comune di Carrara, Provincia, Comune di Massa e come unico socio privato la **Porto** spa, ha ceduto in affitto l'area di 112mila metri quadrati al Nuovo Pignone. La Procura aveva messo la lente sul rapporto di affitto e le relative quote fra Area e **Porto** spa e quello privatistico della **Porto** che aveva subaffittato a sua volta l'area al Nuovo Pignone.

Secondo l'inchiesta i canoni versati presentavano delle anomalie fra il contratto pubblico e quello privato. E a quel punto proprio dalla Procura era partito l'aut aut: o si arrivava a una soluzione o l'area intera sarebbe finita sotto sequestro.

Il sequestro evitato Il sequestro del retroporto sembrava inevitabile alla fine del 2018. Qualora non si fosse arrivati a una soluzione fra Area spa e **Porto** di Carrara la Procura avrebbe messo i sigilli con tutto quello che questo avrebbe potuto comportare: dalla perdita di commesse del Pignone a quella di carichi di lavoro da parte della stessa società allora di Bogazzi che nell'altra metà dell'area lavora da tempo.

E, proprio per cercare di scongiurare questa soluzione estrema c'erano stati alcuni colloqui in Procura in cui avevano sfilato anche l'allora presidente della **Porto** di Carrara spa, Enrico Bogazzi e gli assessori dei rispettivi comuni addetti al bilancio (Matteo Martinelli per Carrara e Giovanni Rutili per Massa).



Alla fine si era arrivati a un accordo (di 3,5 milioni) che aveva di fatto scongiurato il sequestro dell' area retroportuale. La vicenda è andata avanti dal punto di vista penale e ieri c' è stato il rinvio a giudizio per l' ex amministratore delegato Filippo Nardi e per l' allora presidente di Area Spa, il commercialista Carlo Alluisini.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

L'udienza preliminareL' ex ad Filippo Nardi aveva prodotto una memoria difensiva in cui si ricostruiva la storia di Area spa e soprattutto dove chiariva la sua posizione in merito alla firma dei contratti finiti al centro del procedimento. C' era anche altra documentazione prodotta che il giudice non ha accolto. L'udienza di ieri in tribunale a Massa quindi si è protratta per poco più di mezz' ora e si è conclusa con il rinvio a giudizio dei due indagati. Il processo si aprirà il prossimo ottobre sempre in tribunale a Massa. Contestato ad entrambi l' abuso di ufficio.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nardi e Alluisini a giudizio Accusati di abuso d' ufficio

Il gup Berrino ha accolto la richiesta avanzata dalla procura della Repubblica L' ex ad: «Non ho firmato io contratti, ora la società non può investire gli utili»

CARRARA Abuso d' ufficio per la vicenda dell' affitto alla **Porto** di Carrara spa dell' area retroportuale di viale Zaccagna: con questa accusa il gup Berrino, accogliendo la richiesta della procura, ieri a rinviato a giudizio l' ex presidente di Area spa Carlo Alluisini e l' ex amministratore delegato Filippo Nardi. Prima udienza il 6 ottobre. Sotto la lente dei magistrati erano finiti i passaggi di locazione fra Area, società pubblico-privata (il 36% è controllato dal Comune di Carrara, il 10,7% dalla Provincia di Massa Carrara, il 4,7% dal Comune di Massa e il restante 49 a suo tempo dalla **Porto** spa che è stata poi ceduta nell' agosto del 2019 all' fondo infrastrutturale Holding Portuale F2i). L' inchiesta iniziò nel 2016 quando l' allora procuratore Aldo Giubilato, assieme alla Guardia costiera, decisero di mettere sotto osservazione i movimenti sulle banchine del **porto**. Dopo il sequestro di alcuni piazzali, la magistratura aprì il dossier su affitto e subaffitto di Area spa. «La società - scrisse Giubilato in una nota trasmessa alla stampa, - era proprietaria di un ampio terreno in viale Zaccagna, di oltre 222mila metri che con un contratto del 2011 cedette in affitto alla **Porto**, di cui Nardi all' epoca era amministratore delegato, per quasi 900mila euro». Con un contratto dello stesso anno 114mila metri di terreno di Area spa vennero a loro volta ceduti in locazione al Nuovo Pignone a un canone annuo di un milione e 900mila euro. Da qui Giubilato sostenne che «agendo in concorso tra di loro Alluisini e Nardi procuravano alla **Porto** un ingiusto vantaggio patrimoniale e arrecavano nel contempo alla parte pubblica di Area un ingiusto danno». La procura contesta il fatto di aver ceduto in affitto il terreno da Area a **Porto** spa senza una gara di appalto pubblica, ma si sia seguito invece l' affidamento diretto. Così, secondo l' impianto accusatorio, si prefigura «per Nardi in particolare un mero interesse personale oltre che un palese conflitto di interessi rivestendo contemporaneamente anche la carica di amministratore delegato di Area». Ieri all' uscita dal tribunale il dottor Nardi che è tutelato dagli avvocati Enrico Marzaduri e Angelo Ricci, ha così commentato: «In verità, come risulta dai contratti di locazione del primo gennaio 2011 e del 4 luglio 2011 depositati agli atti, io non li ho sottoscritti né come ad della **Porto** spa né come ad di Area spa. Gli stessi contratti sono stati deliberati dai rispettivi cda con la presenza e l' approvazione dei rappresentanti degli azionisti pubblici ma con la mia astensione, come risulta dai verbali di riunione. La procura poi ci costrinse a modificare lo statuto di Area che prevedeva che gli utili fossero reinvestiti. Invece la magistratura volle che andassero distribuiti ai soci. Cinque milioni di investimenti sfumati. Chiarirò tutto in udienza».

Guido Baccicalupi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

Il parere pastrocchio che mina lo sviluppo

Il ministero dimentica l'obiettivo finale «Così si azzoppa la mobilità più pulita»

MAURO ZUCHELLI

Peggio di un gol decisivo del Pisa in fuorigioco al 94' sotto la curva nord amaranto nel derby di calcio. A Livorno l'hanno presa così. Il sindaco Luca Salvetti: «Sono deluso e arrabbiato». Il numero uno degli agenti marittimi, Enrico Bonistalli: «Incredulo». Il leader della Cgil Fabrizio Zannotti: «Incazzato nero e basta». Se la prendono con la cozza inquinata che a un passo dal traguardo blocca il varo del bando per realizzare la Darsena Europa, l'espansione a mare che deve salvare il porto di Livorno dal declino. Ce l'hanno con la risposta che, per bocca della sottosegretaria Ilaria Fontana, dal ministero della Transizione ecologica è arrivata alla mancata convocazione della conferenza dei servizi per via del dato anomalo di un cesto di molluschi usato per il monitoraggio dell'inquinamento marino.

Come rivelato dal Tirreno, il problema del "mytilus" al benzopirene c'è: in risposta a un'interrogazione del parlamentare Pd Andrea Romano, il ministero si limita a dire che con questi dati sulla presenza di un inquinante tremendo come il benzopirene congela la procedura per far uscire dai vincoli rigidi del "Sin" l'area della (futura) maxi-Darsena. Poi aggiunge: nessuno blocca nulla, semmai l'infrastruttura la si farà utilizzando le norme del "Sin", che sono più stringenti perché sono quelle delle aree da sottoporre a bonifica.

In teoria è possibile ma se finora gli intoppi sono stati cento, ora diventeranno mille. Basti pensare a quel che è accaduto fra i primi mesi del 2016 e l'autunno dell'anno successivo. È in quel periodo che l'Authority livornese aveva messo sulla rampa di lancio un bando di gara costruito sulla base del primo progetto: ma le dimensioni del terminal nascevano non da una valutazione sui potenziali traffici bensì dal fatto di dover collocare in una "vasca" all'interno del "Sin" i milioni di metri cubi di sedimenti scavati dai fondali per portarli alla profondità necessaria ad accogliere le flotte portacontainer sempre più grandi. Risultato: una sfilza di scadenze andate a vuoto.

Tutto finito con un aggiustamento di rotta in tre mosse quattro anni fa, dopo aver superato la "spending review" dei progetti infrastrutturali: 1) nuove regole per poter collocare in mare i detriti dragati; 2) nuovo progetto con minori dimensioni; 3) cambio delle modalità di gara per selezionare l'investitore privato. La parabola del progetto bis era stata completata con l'arrivo dei 200 milioni di euro dal ministero delle Infrastrutture. Non è tutto: Luciano Guerrieri, presidente in pectore dell'Authority labronica, è fra tutti i commissari straordinari mandati dal governo a schiodare dall'impasse le "grandi opere" l'unico caso in cui la nomina è arrivata ma con largo anticipo.

I tasselli del mosaico c'erano tutti.

Cosa mancava? Solo il bando. Ma l'Authority conta di pubblicarlo dopo la fuoriuscita dai vincoli del "Sin": si teme di bissare il flop, l'idea della maxi-Darsena non reggerebbe a un secondo fallimento. L'altolà del ministero arriva nel trapasso fra due presidenti al timone dell'Authority livornese. C'è chi giura che Guerrieri potrebbe farcela anche con i paletti messi dal ministero: l'ha fatto quand'era alla guida del porto di Piombino e alle nuove frontiere dei dragaggi ha dedicato un capitolo dell'ultimo libro.

Il benzopirene è una brutta bestia, ben difficilmente si poteva immaginare di trovare acqua di sorgente a un passo dalla Darsena Petroli e a due dalla foce dello Scolmatore che scarica qui le acque che lambiscono il petrolchimico e l'



interporto. Che le acque del porto siano inquinate non è una scoperta di oggi, già a fine anni '90 un dossier dell' Authority lo indicava zona per zona. Sulla Sponda Est: «Gran



Il Tirreno

Livorno

parte dei campioni analizzati presenta una discreta contaminazione da metalli e Ipa (idrocarburi policiclici aromatici)» con una «tossicità medio-alta espressa dai saggi biologici». Sulla Sponda Ovest: «In tutti i campioni considerati si notano livelli medio-alti» dei tenori di Ipa. Canale Industriale: per gli Ipa c'è «una elevata contaminazione».

C'è il rischio che per teorizzare un habitat più pulito si blocchi una infrastruttura che, non essendo un villaggio Alpitour, non ha bisogno di acque cristalline. E azzoppi un modello di mobilità delle merci imperniato sul trasporto meno impattante: quello marittimo.

Finora le cozze usate come test anti-inquinamento già da vent'anni fa avevano dato problemi solo perché ogni tanto qualche furbetto le rubava per farsi la pastasciuttata. La sottosegretaria Fontana segnala che è principalmente negli ultimi due anni che si è riscontrato un innalzamento del livello di inquinanti. Ma si tratta di «uno solo dei cesti usati», dice Andrea Romano. «La "mission" del nuovo ministero è la "transizione ecologica", non la semplice tutela ambientale intesa solo come protezione rigida e immobile»: il caso di quel campione di cozze «sarà risolto con nuove analisi» (che «comunque ci faranno perdere altri mesi preziosi»), ma «non può essere accettata l'idea che per un problema relativo a uno spicchio di mare (peraltro esterno al "Sin") si blocchi tutta la deperimetrazione della zona».

--(2_ continua)© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

Darsena Europa, la rabbia della città Nel freezer il bando a un passo dal via

ALTRO SERVIZIO ; / A PAG. 11

LIVORNO. Niente conferenza dei servizi per via della cozza inquinata, nel freezer il bando per la Darsena Europa a un passo dal via. Le forze sociali scendono in campo per far sentire il proprio sconcerto, i propri timori.

CONFINDUSTRIA. «Perplessità e soprattutto forte preoccupazione»: è questa la reazione di Confindustria di fronte alla notizia della frenata dell' iter per realizzare l' espansione del **porto** verso mare. Sia chiaro, «garantire l' adeguatezza di tutti i parametri ambientali non è un trascurabile dettaglio», adesso - viene sottolineato - «la mole di risorse finanziarie insieme a tutti i riflessi collaterali sociali ed economici richiede di innescare, a carattere di urgenza, una verifica incrociata da parte di tutte le istituzioni interessate».

Obiettivo: capire rapidamente «cosa deve essere fatto per ripristinare lo stato dell' iter».

L' organizzazione degli industriali rincara: «Se come leggiamo fosse stata usata la parola "arrangiatevi" interpretiamola in senso positivo nel ricercare senza indugio soluzioni tecniche ed ulteriori verifiche di parametri che possano sciogliere i dubbi attuali e permettere la realizzazione della Darsena Europa nella progettualità attuale». Aggiungendo poi: «In ogni caso, prima si interverrà con determinazione ed incisività, e meglio sarà per il nostro **porto** e per l' economia del territorio».

CGIL. «Mi sembra fuori dal mondo: e non lo dico perché penso che vada snobbata l' attenzione all' ambiente, tutt' altro. Ma qui è in gioco un **porto**, uno dei principali del Paese, e questo mette in gioco il destino di Livorno sì ma anche la competitività del sistema toscano: le ricadute si estenderanno a larga parte della nostra regione. Per questo mi domando: era stato previsto un "piano B"». Fabrizio Zannotti, leader della Cgil provinciale, si rimette la tuta blu di Cipputi e confessa di essere «incazzato nero»: racconta che «la cabina di regia dell' Accordo di programma è dal 2018 che non viene convocata». E se sottolinea che «la Darsena Europa sta dentro una programmazione nazionale», lo fa per ripetere che «per il Ponte Morandi si è trovato il modo di farlo in pochissimo tempo mentre qui da noi si fa fatica per ogni centimetro di iter da percorrere».

All' attenzione dell' esponente Cgil ci sono le bonifiche: «Ma abbiamo affrontato il problema dei costi e di come trovare i fondi per farle? Abbiamo immaginato come dotarci degli impianti?».

A giudizio di Zannotti, non è la quantità dei progetti che manca: «C' è la Darsena Europa, c' è il nuovo ospedale, ci sono la futura stazione marittima e il **porto** turistico: basterebbe questo a ridurre di molto la disoccupazione. Eppure non si riesce a concretizzare e rimaniamo alle prese con i problemi di sempre».

ARTIGIANI CNA. «Che la Darsena Europa debba essere realizzata è un punto irremovibile per noi Cna: e il fattore tempo è vitale per le nostre imprese come per tutta l' economia della Provincia e della Regione». A dirlo è il presidente provinciale Maurizio Serini, che è anche il delegato della presidenza di Cna Toscana alle infrastrutture di interesse regionale.

«Se va fatta ad ogni costo, significa - afferma - che si deve intervenire subito per chiarire l' origine e la rilevanza del dato rilevato a mare ed intervenire per dare la giusta soluzione alla questione: costi quel che costi».



Per Serini la sostenibilità ambientale e economica è «la chiave dell' unico possibile sviluppo del nostro territorio»: l' applicazione di questo concetto ad un nuovo maxi insediamento industriale in ambito marittimo come è la Darsena Europa «non può avere gli stessi parametri di quelli di una spiaggia per



Il Tirreno

Livorno

turisti». E se «è vero però che i lidi turistici non distano mille miglia dal sito in oggetto», la soluzione scientifica e tecnica «la devono trovare gli esperti: abbiamo università, centri di ricerca e di analisi di altissimo livello fra Pisa e Livorno». IL presidente degli artigiani invita a investire su di essi: «Se aspettiamo che sia la burocrazia a trovare la soluzione - continua - passeranno altri venti anni e la nuova Darsena sarà il sogno che è oggi».

Occorre però far presto: «Se monetizziamo il valore di un altro mese di lavoro perso in quella che sarà la futura Darsena, verrà fuori la cifra necessaria perché la scienza trovi oggi, subito, la soluzione al problema. Serve la determinazione ed il coraggio per fare questo investimento, non accettiamo una burocrazia che rimpalla le competenze e le colpe a destra e a manca».

ASAMAR. «Restiamo davvero increduli di fronte alla risposta del ministero che si limita a considerare un dato di un singolo campione, ancora da accertare definitivamente, per di più esterno al "Sin" rispetto ad una decisione che potrebbe comportare l' affossamento di un' opera che bisogna smettere di considerare solo livornese, essendo strategicamente vitale per tutto il Paese». È la reazione di Enrico Bonistalli, presidente degli agenti marittimi.

«Il ministero - tiene a sottolineare - deve interpretare il proprio ruolo attivamente con senso di responsabilità nel contesto di uno sviluppo sostenibile». E aggiunge: «Stiamo parlando di un' opera già finanziata dalla quale dipende, per gran parte, il destino lavorativo delle generazioni future. Chi mette un' ipoteca negativa sulla sua realizzazione, senza che ci siano stati i necessari ulteriori accertamenti, se ne dovrà assumere ogni responsabilità conseguente».

--ALTRO SERVIZIO / A PAG. 11© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Livorno

Ok al commissario per darsena Europa

Dal Parlamento arriva l' ok al commissariamento di 58 grandi opere nel nostro Paese per un valore di 66 miliardi di euro. Nel lungo elenco delle opere portuali c' è la tanto attesa la Darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di Genova e il rilancio della cantieristica nel porto di Palermo.

Dunque un passaggio fondamentale per trasformare in realtà un progetto che ormai da troppi anni resta solo il libro dei sogni di chi aspetta questa opera per rilanciare il porto di Livorno. Il Parlamento ha dato dunque il via al commissariamento di una delle opere più attese in Toscana. In un momento così difficile anche per l' economia del nostro porto, la decisione del Parlamento è un bel segnale.



Romano sul pasticcio delle cozze: Faremo pressione al Ministero

Insoddisfatti della risposta dopo i risultati dell'Iss

Redazione

ROMA Andrea Romano, deputato del Pd, componente della IX commissione ai trasporti della Camera, ci spiega quello che sta succedendo all'iter che dovrebbe portare alla realizzazione della Darsena Europa. Proprio nei giorni scorsi infatti l'Istituto superiore di sanità ha dato parere sfavorevole alla deperimetrazione dal SIN dell'area marina su cui dovrà nascere l'opera, visti i risultati ambientali che hanno analizzato l'inquinamento delle acque quantificato dalle cozze utilizzate come indicatori di bioaccumulo di sostanze chimiche. Abbiamo chiesto risposte al ministero della Transizione ecologica - spiega Romano- che a nostro avviso dovrebbe sì tutelare, ma anche promuovere soluzioni agli ostacoli. La decisione dell'Iss ha fatto sì che si bloccasse la convocazione della Conferenza dei servizi che avrebbe dovuto dare il via libera finale alla partenza dei bandi di gara per l'inizio dei lavori. Abbiamo chiesto che intanto venga comunque convocata, nel frattempo l'Autorità di Sistema portuale ha stabilito una nuova analisi dei campioni, visto che soltanto un sacchetto di cozze sui sei analizzati, è risultato inquinato. Per fare questo ci vorranno almeno sei settimane. Di Darsena Europa e di quello che è stato fatto fin qui potrete leggere nei prossimi giorni sul nostro magazine speciale Darsena Europa. Quale futuro? e ascoltare le voci dei principali attori coinvolti nel video che sarà pubblicato sulla nostra pagina.



Dal Parlamento ok alla darsena Europa

Giovannini: 'Ora procediamo rapidamente per realizzazione'

Redazione

ROMA Dal Parlamento via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro. Tra queste, in ambito portuale, figurano la darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di Genova e il rilancio della cantieristica nel porto di Palermo. Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, accoglie con soddisfazione i pareri della Commissione Lavori Pubblici del Senato, delle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio (Dpcm) relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento. La settimana scorsa, durante un'audizione di fronte alle medesime Commissioni, il Ministro aveva ricordato alle Commissioni la necessità di procedere rapidamente all'adozione dei decreti. Ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese, commenta il ministro Giovannini. Procederemo subito con il perfezionamento dell'iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro. Ne beneficerà tutto il Paese afferma il Ministro e in particolare il Mezzogiorno, dove è prevista la quota maggiore di investimento. L'avvio delle attività fornirà anche uno stimolo all'occupazione e alla ripresa economica, consentendo uno spostamento del traffico a favore del trasporto ferroviario, in linea con l'obiettivo di uno sviluppo più sostenibile sul piano ambientale, una migliore tutela delle risorse idriche, minacciate dalla crisi climatica, il rafforzamento dei nostri porti e il miglioramento dei servizi di pubblica sicurezza. Sarà richiesto un impegno straordinario dei commissari, delle imprese e, in particolare, di chi lavorerà nei cantieri. A questo proposito, il Ministro richiama il protocollo sottoscritto con le parti sociali a dicembre 2020 che, in conformità con le norme del contratto nazionale, ottimizza i turni di lavoro, anche in squadre operanti sulle 24 ore e 7 giorni su 7, per rendere più veloci i cantieri delle infrastrutture commissariate e per favorire l'aumento di occupazione in condizioni di piena sicurezza. Nel complesso le opere soggette al commissariamento sono: 14 infrastrutture stradali, 16 infrastrutture ferroviarie, una metropolitana (la metro linea C di Roma), 12 infrastrutture idriche, 3 infrastrutture portuali, 12 infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza. Le 58 opere hanno finanziamenti già disponibili pari a circa 40 miliardi di euro, a fronte di un costo complessivo di 66,1 miliardi. Di questi, 26,9 miliardi sono destinati a infrastrutture localizzate al Sud, 21,6 miliardi per interventi situati al Nord e 17,6 miliardi sono indirizzati a opere nel Centro Italia. 46 miliardi di euro sono destinati alla realizzazione di opere ferroviarie, 10,8 a infrastrutture stradali, 5,8 miliardi per il trasporto rapido di massa, 1,7 miliardi per le infrastrutture portuali, 1,2 miliardi per le opere idriche e 538 milioni per presidi di pubblica sicurezza. I criteri utilizzati per l'individuazione delle opere da realizzare con il commissariamento tengono conto della complessità progettuale o esecutiva, ma anche del loro impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale e locale. Le infrastrutture da commissariare, previste nel Dpcm, sono in gran parte contenute nel documento di pianificazione strategica Italia Veloce', allegato al Documento di Economia e Finanza 2020, che ha definito un quadro di interventi strategici e prioritari per lo sviluppo del Paese. Alcune di queste opere sono anche inserite nella proposta del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Si tratta solo di un primo passo, aggiunge il Ministro. In tempi



brevi, dopo che avremo definito con il Parlamento e la Conferenza dei Presidenti delle Regioni i criteri generali per individuare le opere tenendo conto anche di quanto osservato nelle valutazioni espresse oggi dal Parlamento e dalla Conferenza, presenteremo una seconda lista di interventi per cui nominare dei commissari. Ma va ricordato che il ricorso al commissariamento non deve essere



Messaggero Marittimo

Livorno

la prassi. È necessario, quindi, procedere in parallelo per semplificare procedure e adempimenti ordinari e rafforzare la Pubblica amministrazione inserendo personale con specifiche competenze tecniche e nei settori dell'innovazione e della digitalizzazione. Tra le opere ferroviarie, inserite nel Dpcm che ha ricevuto il parere favorevole delle Commissioni parlamentari, sono incluse: la tratta ad alta velocità/alta capacità Brescia-Verona-Padova, il potenziamento della linea Venezia-Trieste, il potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice Salerno-Reggio Calabria e della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, la realizzazione dell'asse ad alta velocità/alta capacità Palermo-Catania-Messina, il ripristino della linea Palermo-Trapani (via Milo), la chiusura dell'anello ferroviario di Roma, il completamento del raddoppio dell'asse ferroviario pontremolese, la realizzazione di opere sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari, mentre l'intervento per il trasporto rapido di massa riguarda la Metro C di Roma. Tra le infrastrutture stradali, interventi sono previsti per il potenziamento della statale 106 Ionica, della strada statale Salaria, della statale 17 dell'Appennino abruzzese e appulo-sannitico, della statale garganica e della E 78 Grosseto-Fano. Le opere portuali riguardano la darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di Genova e il rilancio della cantieristica nel porto di Palermo. Per le infrastrutture idriche sono previsti interventi per la messa in sicurezza dell'Acquedotto del Peschiera (che serve l'Italia centrale e Roma) e di 10 dighe in Sardegna e Sicilia. Infine, sono previsti interventi in caserme e centri polifunzionali di pubblica sicurezza a Bologna, Catania, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma.

Le cozze mettono a rischio il progetto della Darsena Europa: allarme a Livorno

Livorno Il Pd parla di inspiegabile stallo. La Lega, quasi per citazione musicale, si chiede: Come può una cozza arginare la Darsena Europa? La polemica politica è la conseguenza di quello che ha scoperto l'inchiesta del quotidiano Il Tirreno. Il mega progetto del terminal container di Livorno è bloccato per la quantità di sostanze inquinanti rilevate nei mitili che si trovano nel tratto di mare in cui dovrebbe sorgere l'opera. Una manciata di cozze, utilizzate come bioindicatori sullo stato di inquinamento delle acque che unitamente ai rimpalli tra CRN, ASL, ARPAT, Istituto Superiore di Sanità, Ministero dell'Ambiente, sotto gestione del precedente Ministro, hanno determinato il rischio di mandare a monte un'opera di cui è stata riconosciuta la rilevanza strategica per il Paese e per la quale sono stati già stanziati più della meta dei fondi necessari. Oggi ho portato all'attenzione del Ministero della Transizione ecologica questa situazione che pregiudica qualsiasi speranza di ripartenza produttiva ed occupazionale del territorio livornese. Parafrasando Battisti viene da chiedersi: come può una cozza arginare la Darsena Europa? Si chiede l'onorevole Manfredi Potenti, deputato toscano della Lega-Salvini Premier. E il Pd è preoccupato: Ora basta! Si deve fare immediata chiarezza sulle ultime vicende legate alla Darsena Europa e si devono individuare, subito, le modalità e le procedure per uscire da quello che appare un inspiegabile stallo. Si tratta di una situazione inaccettabile anche a fronte dell'impegno e degli investimenti che la Regione ha programmato per la realizzazione di un'opera strategica e fondamentale non solo per il porto di Livorno e il retroporto di Collesalvetti, ma per lo sviluppo infrastrutturale, logistico e produttivo di tutta la Toscana» dichiara il consigliere regionale Pd Francesco Gazzetti annunciando un'interrogazione sulla realizzazione della Darsena Europa.



Shipping Italy

Livorno

Niente conferenza dei servizi per la Darsena Europa: presentata un'interrogazione alla Camera

Stefania Pezzopane, deputata del partito Democratico, ha presentato un'interrogazione a risposta immediata destinata al Ministero della transizione ecologica e assegnata alla Commissione VIII della Camera (Ambiente, territorio e lavori pubblici) per sapere che ne sarà della nuova Darsena Europa di Livorno. L'interrogazione è stata concepita per chiedere quali siano le ragioni che hanno determinato la decisione del Ministero di bloccare la convocazione della conferenza di servizi e se il Ministro non ritenga di procedere alla convocazione urgente della conferenza stessa, allo scopo di risolvere le eventuali problematiche riscontrate senza arrecare danno alla tempistica di realizzazione di una infrastruttura strategica per lo sviluppo economico sostenibile della regione Toscana e dell'Italia intera. La deputata proponente ricostruisce in breve le ultime vicende ricordando che i bandi di appalto dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale per i lavori relativi alla costruzione della Darsena Europa risultano bloccati dalla mancata convocazione della Conferenza di servizi con decisione del Ministero della transizione ecologica, come riportato dal quotidiano *Il Tirreno* il 7 marzo 2021; tale decisione risulterebbe motivata dal rilevamento di un livello anomalo di benzopirene in uno dei sei campioni di cozze posizionate nella zona della futura Darsena, mentre gli altri cinque campioni non avrebbero dato valori anomali. A seguito del rilevamento di questo valore fuori soglia, l'Istituto superiore di sanità avrebbe bloccato il processo di deperimetrazione dell'area Sin, facendo così venir meno il dimensionamento del progetto; parallelamente gli uffici del Ministero della transizione ecologica non avrebbero convocato la conferenza di servizi bloccando la partenza dei bandi. Pezzopane evidenzia infine che la Darsena Europa è un progetto strategico relativo all'espansione a mare del porto di Livorno, già finanziato dalla Regione Toscana e dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che permetterà di aumentare la capacità operativa degli impianti portuali labronici con ricadute positive sull'occupazione e sulla crescita economica dell'intera area costiera toscana.



Adesso che nessun dorma sui progetti per il futuro

di Donato Iacobucci

I richiami che questo giornale fa da tempo alla collettività regionale e ai suoi rappresentanti sui rischi di isolamento e di oblio delle Marche sono quanto mai appropriati. Nel comprensibile disorientamento indotto dall'eccezionale situazione di emergenza in cui troviamo per effetto della pandemia stiamo rischiando di sottovalutare la posta in gioco per il futuro della nostra regione. La pandemia da Covid-19 sta ridisegnando gli equilibri geopolitici mondiali a favore dell'est Asia e delle Americhe e a sfavore della UE. E ridisegnerà gli equilibri anche all'interno della UE; non certo a favore dell'Italia che uscirà da questa crisi ulteriormente indebolita e indebitata. Le Marche si sono presentate all'appuntamento della pandemia in una situazione non certo brillante e giocheranno, nei prossimi anni, una partita decisiva: la posta in gioco è la possibilità di rimanere agganciate al nocciolo duro' del centro Europa, che arriva fino alla Romagna, o scivolare fra le regioni dell'Europa meridionale, in perenne inseguimento delle più veloci. Con il rischio della progressiva marginalità e dell'oblio anche nel contesto nazionale, viste le limitate dimensioni e l'assenza di un centro forte. Molti degli intervenuti al

dibattito su questo giornale hanno lamentato la carenza di leadership a vari livelli. Purtroppo, non è una carenza cui è possibile rimediare facilmente. In assenza di leadership e di visione, quello che possiamo fare è concentrare gli sforzi su alcuni obiettivi che possono essere più facilmente condivisibili. Fra questi vi è sicuramente quello delle infrastrutture. Bene ha fatto Andrea Taffi nell'edizione di ieri a ricordare alla collettività regionale, e in primo luogo ai suoi rappresentanti, la necessità di prestare la massima attenzione ai progetti previsti per le Marche nell'attuale bozza del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: l'uscita dal porto di Ancona e la velocizzazione del collegamento ferroviario con Roma. Il PNRR è in via di ridefinizione e uno dei criteri che sarà utilizzato per la conferma dei progetti è l'immediata cantierabilità, considerato che le spese dovranno essere rendicontate alla Commissione UE entro il 2026. Si tratta di valutazioni tecniche ma è evidente che l'attenzione da parte delle istituzioni regionali e dei rappresentanti regionali nelle istituzioni nazionali saranno decisive. Anche perché la battaglia per le infrastrutture regionali non può certo dirsi esaurita con l'approvazione del PNRR. Le risorse aggiuntive che il Next Generation EU mette a disposizione dell'Italia libereranno risorse dal bilancio pubblico. Occorrerà quindi non distrarsi e mantenere la massima unità d'intenti per portare a compimento i tanti progetti infrastrutturali avviati e incompiuti, altrettanto essenziali per la regione ma che per loro natura non potevano essere inclusi nel PNRR. Molti anni fa ho letto su questo giornale il resoconto di un dibattito nel consiglio comunale di Ancona in cui si discuteva delle diverse ipotesi di asse viario per risolvere il problema dell'uscita dal porto di Ancona. Le forze politiche allora presenti in Consiglio si erano divise fra i sostenitori dell'uscita a sud, i sostenitori dell'uscita a ovest e i sostenitori dell'uscita a nord (quella a est per fortuna era esclusa). Non ricordo quali fossero le associazioni fra le forze politiche e i punti cardinali ma ricordo di aver cercato di capire quale potesse essere la relazione fra i riferimenti ideali e programmatici di quelle forze politiche e le diverse soluzioni prospettate. Non sono riuscito a trovarle e probabilmente non ve n'erano. Troppo spesso nel nostro paese il dibattito sulle infrastrutture, e più in generale sulle grandi questioni collettive, è utilizzato in modo strumentale per rimarcare identità partitiche o territoriali. Invece della logica del win-win, cioè collaboriamo per



ottenere il risultato e ne condividiamo i meriti, prevale quella del win-lose, cioè vinco io poiché ti impedisco di ottenere il risultato. Quello che per una parte è una logica win-lose si trasforma in una situazione lose-lose per l'intera collettività; cioè alla fine perdiamo tutti. È una logica che non possiamo più



permetterci. * Docente di Economia alla Politecnica delle Marche coord. Fondazione Merloni © RIPRODUZIONE
RISERVATA

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Battilocchio, interrogazione sui fondi per i porti

Interrogazione dell'onorevole Alessandro Battilocchio (FI) per lo sblocco dei fondi destinati alle **Adsp** istituiti con il Decreto rilancio per il 2020. L'interrogazione, presentata al Ministro delle Infrastrutture, sottolinea la necessità di comunicare la ripartizione delle quote spettanti (per fondi già stanziati) alle varie autorità portuali in tempi brevi, specificando con certezza le tempistiche di erogazione ai porti destinatari.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, interrogazione di Battilocchio per lo sblocco dei fondi stanziati per il 2020

CIVITAVECCHIA - Interrogazione dell' onorevole Alessandro Battilocchio per lo sblocco dei fondi destinati alle **Adsp** istituiti con il Decreto rilancio per il 2002. Per l' onorevole "in un momento di profonda crisi del settore - ha dichiarato - in cui il traffico crocieristico ha registrato cali superiori al 90% nei principali porti italiani, tra cui Civitavecchia, una comunicazione celere risulta fondamentale per la pianificazione efficace degli investimenti necessari alla ripresa. Bene il fondo per le città portuali approvato grazie ad un nostro emendamento nella Legge di bilancio: abbiamo aperto una linea specifica ed ora lavoriamo sul rifinanziamento e l' incremento nel 2021 ed anni seguenti. Sto promuovendo in sinergia con altri colleghi azioni per le città portuali in diversi provvedimenti anche sulla base di istanze che ricevo dal territorio, sollecitando interventi mirati in una logica di sviluppo resiliente". L' interrogazione, presentata al Ministro delle Infrastrutture, sottolinea la necessità di comunicare la ripartizione delle quote spettanti (per fondi già stanziati) alle varie autorità portuali in tempi brevi, specificando con certezza le tempistiche di erogazione ai porti destinatari.



Informazioni Marittime

Napoli

PNRR, de Crescenzo: "Visione limitata per i porti del Sud"

Secondo il coordinatore di Confetra Mezzogiorno si rischia un' Italia a due velocità, con un Nord industrializzato e internazionale e un Meridione localizzato ai traffici interni

L'attuale versione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il programma di investimenti che l'Italia presenterà alla Commissione europea nell'ambito del Next Generation EU (lo strumento per rispondere alla crisi economica e sociale della pandemia), rischia di creare un' Italia a due velocità, con un Nord che spinge verso l'internazionalizzazione industriale e un Sud sempre più localizzato alle attività intra-mediterranee. Se ne discuterà nel corso di un webinar che analizzerà le opportunità che si aprono per il Mezzogiorno con il PNRR. Il sistema logistico del Mezzogiorno: sfide e opportunità. Il PNRR è la risposta? È il titolo dell'evento, organizzato da Confetra Mezzogiorno, che si terrà il 16 marzo alle ore 15 con un panel di industriali, esperti di logistica, professori di trasporto e analisti. «Servirà a dare una scossa al Mezzogiorno, invitando relatori di spicco», commenta Domenico de Crescenzo, coordinatore di Confetra Mezzogiorno. «Guardando al terzo documento PNRR - continua - emerge come lo sviluppo portuale per il Sud guardi alla sola posizione geografica. È un errore di prospettiva perché non è la sola collocazione che conferisce un ruolo commerciale ma il sistema industriale alle spalle. È il limite con cui sono state fatte le Zone economiche speciali». Secondo de Crescenzo la riduzione della portualità del Sud alla manifattura e alla logistica - con la Campania e la Puglia tra le regioni di spicco - «rappresenta un assetto fragile. I porti vanno pensati come un asset per l'industria. L'aspetto peggiore dell'attuale PNRR è che dà ai porti del Mezzogiorno due sole missioni, i traffici intra-mediterranei e il turismo. Presi di per sé è chiaro che sono importanti ma non possono costituire una funzione primaria, c'è bisogno di qualcosa di più concreto. Il dibattito servirà a capire cosa. Se per la diga foranea di Genova si potrebbero spendere 2 miliardi di euro, quali sono le nostre prospettive? Negli anni Settanta si diceva che nel 2020 si sarebbe colmato il divario tra Nord e Sud. Oggi siamo in una situazione peggiore». In sintesi, è la visione mediterranea associata ai soli porti del Meridione ad essere sbagliata, semplicemente perché non è la stessa dei porti del Settentrione. Un esempio recente per de Crescenzo è la zona orientale del porto di Napoli, dove si sta costruendo un grande terminal container, la Darsena di Levante. Attualmente la progettualità della zona, con alle spalle la popolosa area di San Giovanni, soffre una certa confusione tra missione commerciale e vocazione turistica. «Il progetto della Darsena - conclude de Crescenzo - è del 1997, quando le grandi navi arrivavano a 8 mila TEU. Oggi è già superata? Ma la questione è: qual è la sua vocazione? Quali attività rilancerebbero effettivamente l'area, in coerenza con un assetto portuale industriale preesistente?». Domenico De Crescenzo, coordinatore di Confetra Mezzogiorno, in qualità di moderatore; Ennio Cascetta, professore ordinario di Pianificazione dei sistemi di trasporto, Università Federico II di Napoli; Vito Grassi, vicepresidente di Confindustria; Alessandro Panaro, capo del dipartimento Marittime & Energy del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno; Federico Pirro, professore presso il dipartimento di Studi umanistici dell'Università di Bari. Link per la registrazione.



Informazioni Marittime

Salerno

Salerno, rotabili a +6.6% nel 2020. De Rosa: "Risultato insperato"

Per l'amministratore delegato di SMET «la ripresa è in atto. Le mega navi da 500 trailer sono una svolta epocale»

A chiusura dell' esercizio 2020 per il sistema portuale della Campania , dal **porto** di **Salerno** arrivano incoraggianti segnali di crescita del traffico ro-ro. Nonostante l' emergenza sanitaria e il lockdown, l' anno scorso il segmento ha registrato un trend decisamente positivo, con una crescita pari al 6,61 per cento in termini di mezzi movimentati, rispetto al 2019: alla fine del mese di dicembre sono state infatti movimentate 8,800.779 unità tra mezzi pesanti e automobili (8,254.965 unità nel 2019). Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo salernitano SMET, fondato a **Salerno** 70 anni fa e oggi operatore logistico intermodale leader a livello europeo, commenta i dati dello scalo campano. «Siamo di fronte ad un risultato che, nel pieno dell' emergenza sanitaria e del forte calo dei trasporti a essa collegato, nessuno avrebbe osato sperare. La ripresa del settore è in atto, le mega navi di nuova generazione da 500 trailer sono una svolta epocale nel trasporto marittimo, l' intermodalità è sempre più strategica in un contesto di economia 4.0, grazie alle sue caratteristiche di efficienza e sostenibilità». «In questo scenario - conclude - gli interventi strutturali diventano sempre più urgenti, sia per il **porto** di **Salerno** che per gli altri porti affacciati sul Tirreno. Mi riferisco in particolare ai dragaggi che metteranno i nostri scali nella condizione di accogliere e distribuire ricchezza, ospitando le nuove mega navi dedicate al trasporto ro-ro».



Cresce traffico ro-ro a Salerno

Redazione

SALERNO Importanti segnali di crescita del traffico ro-ro, a chiusura dell'esercizio 2020, arrivano dal porto di Salerno. Nonostante l'emergenza sanitaria e il lockdown, nei dodici mesi appena conclusi il segmento ha registrato un trend decisamente positivo, con una crescita pari a +6,61% in termini di mezzi movimentati rispetto al 2019: alla fine del mese di dicembre sono state infatti movimentate 8.800.779 unità tra mezzi pesanti e automobili, contro 8.254.965 unità nel 2019. Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo SMET, fondato a Salerno 70 anni fa ed oggi operatore logistico intermodale leader a livello europeo, commenta i dati dello scalo campano: Siamo di fronte ad un risultato che, nel pieno dell'emergenza sanitaria e del forte calo dei trasporti a questa collegato, nessuno avrebbe osato sperare. La ripresa del settore è in atto, le mega navi di nuova generazione da 500 trailer sono una svolta epocale nel trasporto marittimo, l'intermodalità è sempre più strategica in un contesto di economia 4.0, grazie alle sue caratteristiche di efficienza e sostenibilità. Concludendo la sua analisi sul traffico ro-ro nel porto campano, De Rosa ha detto: In questo scenario gli interventi strutturali diventano sempre più urgenti, sia per il porto di Salerno che per gli altri porti affacciati sul Tirreno. Mi riferisco in particolare ai dragaggi che metteranno i nostri scali nella condizione di accogliere e distribuire ricchezza, ospitando le nuove mega navi dedicate al trasporto ro-ro.



Zona franca a Capobianco Approvato il regolamento

Bozza di legge per semplificare l' iter presentata dal comitato di indirizzo Zes Patroni Griffi: «Norme semplici e chiare per accelerare procedure e investimenti»

Oronzo MARTUCCI Il Comitato di indirizzo della Zes interregionale adriatica che è collegata all' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale, ed è coordinato dal presidente Ugo Patroni Griffi, ha approvato ieri il regolamento di esercizio della zona franca doganale di Capobianco, estesa per circa 12 ettari. Si tratta di un passo importante verso la realizzazione e l' attuazione concreta della zona franca doganale in area **portuale**, di fatto sulla banchina realizzata circa 20 anni fa da British Gas e destinata a ospitare il rigassificatore che non ha mai visto la luce a causa della mobilitazione e l' avversione di di istituzioni e cittadini brindisini e pugliesi.

L' attuazione di una zona franca doganale è una ulteriore occasione si sviluppo collegata alle attività portuali e retro portuali, posto che è prevista nell' area di Brindisi la realizzazione di 3 altre zone franche doganali di proprietà di Enel (che ha già ottenuto il decreto di istituzione in prossimità delle banchine di Costa Morena da parte dell' Agenzia delle dogane) del Consorzio dell' Area di sviluppo industriale e di Bonatesta spedizioni.

Non è stato l' unico punto su cui ha discusso il Comitato di indirizzo della Zes adriatica.

La quale per poter operare a pieno regime ha bisogno di definire ulteriormente il quadro delle semplificazioni, per attrarre investitori internazionali che vogliono essere certi di non ritrovarsi bloccati per anni dalla burocrazia e da percorsi autorizzativi poco chiari.

Il presidente Ugo Patroni Griffi ha espresso soddisfazione per i risultati del Comitato.

Abbiamo approfondito tutti i punti all' ordine del giorno e abbiamo approvato il Regolamento di esercizio del punto franco di Capobianco che servirà da modello anche per il regolamento della Zona franca doganale di Enel logistics, ha sottolineato. Il presidente ha aggiunto che risulta di particolare interesse l' approvazione della proposta di legge sulle semplificazioni. Si tratta di una legge in qualche modo interregionale, poiché deve necessariamente essere approvata in termini identici dalle Regioni Puglia e Molise, che potrebbe facilitare nuovi insediamenti industriali e la previsione di una sorta di bollino Zes che attesti la coerenza dell' investimento con il piano strategico e quindi inviti le amministrazioni coinvolte nei procedimenti amministrativi a facilitare l' iter burocratico, applicando le semplificazioni previste dalla legge.

Quella bozza di proposta di legge è stata scritta attraverso il confronto con le associazioni imprenditoriali e con il contributo di giuristi d' impresa coinvolti da Patroni Griffi. Affinché quella legge abbia attuazione necessario ora che le giunte regionali di Puglia e Basilicata la facciano propria, con le integrazioni e gli ulteriori contributi che verranno in sede istituzionali, attraverso la discussione e l' approvazione da parte dei rispettivi Consigli regionali. La bozza di proposta di legge, oltre a definire chiaramente i percorsi autorizzativi e la istituzione dello Sportello unico amministrativo che ha il compito di rilasciare l' Autorizzazione unica Zes, contiene anche un articolo che in caso di approvazione permetterà ai nuovi investitori di essere esonerati dal pagamento dell' Irap (Imposta regionale attività produttive) per il periodo di inizio attività e per i 6 anni successivi. L' Irap ordinaria in Puglia è del 4,82 per cento sul valore della produzione, cioè sul guadagno netto dell' impresa.



Durante la riunione del Comitato di indirizzo, ha spiegato Patroni Griffi, si è anche discusso: della promozione delle attività che è possibile attrarre per promuovere gli indirizzi contenuti nel Piano



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

strategico della Zes, con riferimento alla creazione di un sito web, alla partecipazione a Expo Dubai e alla realizzazione di una brochure; dello Sportello unico amministrativo, che è in via di realizzazione, dovrebbe essere operativo entro qualche mese e dovrebbe essere il primo in Italia.

Al Comitato di indirizzo hanno partecipato anche i rappresentanti di Anci Puglia, i quali si sono impegnati a produrre le bozze dei kit localizzativi entro i prossimi giorni, in modo che le Regioni possano invitare i comuni ad approvarli coerentemente ai bilanci di previsione in primavera. La bozza di kit localizzativo è stata proposta da tempo dal Comitato di indirizzo con l'obiettivo di convincere i Comuni a sburocratizzare i percorsi autorizzativi e di mettere a disposizione ulteriori incentivi tributari (rispetto al credito di imposta concesso dallo Stato) come il taglio di alcuni tributi locali sui quali però devono decidere le amministrazioni locali attraverso un passaggio nei Consigli comunali. In mancanza di una decisione dei Comuni, le Regioni Puglia e Basilicata potrebbero tenerne conto nella redistribuzione delle aree Zes.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dragaggio del porto, Agostinelli sentito in Commissione ecomafie

Le attività sono ritenute indispensabili per garantire la sicurezza dell'ingresso dei cosiddetti "giganti del mare"

Domenico LatinoGIOIA TAURO Ieri mattina, a Roma, si è tenuta l' audizione del commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, a cui ha preso parte anche il segretario generale Pietro Preziosi, di fronte alla commissione parlamentare d' inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e sugli illeciti ambientali correlati, presieduta dall' on. Stefano Vignaroli. Agostinelli è stato invitato a relazionare in merito alle attività di dragaggio nei porti di propria competenza e sull' eventuale abbandono di relitti navali. Nello specifico, il commissario dell' Authority, che ha la giurisdizione sui porti di Gioia, Crotona, Corigliano e Palmi, ha illustrato le attività di dragaggio e dei relativi sedimenti dragati, dal 2015 ad oggi, nello scalo gioiese, le cui aree portuali non sono poste in siti di bonifica di interesse nazionale per cui i materiali dragati, rientranti tra quelli classificati in area A, vengono utilizzati per attività di ripascimento.

È stato quindi evidenziato come, attraverso una gestione integrata delle sabbie dragate con l' uso ecosostenibile delle stesse, si ha la possibilità di procedere alla ricostruzione della fascia di spiaggia limitrofa costiera al porto canale preservandone l' ecosistema. L' ammiraglio livornese ha spiegato che i dragaggi vengono effettuati quando si realizzano interventi infrastrutturali che prevedono il relativo approfondimento dei fondali.

Ne è conseguito che, negli ultimi 5 anni, ne sono stati eseguiti complessivamente tre a seguito della realizzazione di diversi interventi: per l' adeguamento strutturale delle banchine e la realizzazione della terza via di corsa del tratto D sono stati dragati 139mila metri cubi di materiale sabbioso; mentre per i lavori di adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina sono stati dragati 30mila metri cubi; infine, per i lavori di regolarizzazione dei fondali del bacino di evoluzione sud e del canale **portuale** il dragaggio ha interessato 503mila metri cubi di materiale. L' attività di dragaggio è ritenuta indispensabile per assicurare la profondità dei fondali del canale **portuale**, al fine di garantire la sicurezza dell' ingresso in porto dei cosiddetti "giganti del mare", mega-portacontainer dotate di capacità di trasporto superiore ai 20mila teus. Dai risultati della relativa analisi batimetrica, propedeutica all' adozione del programma dei lavori, è stato infatti constatato che le dune marine lungo il canale vengono create principalmente dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza e attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all' altro del bacino. Il commissario ha anche presentato le medesime attività programmate per il triennio 2021 - 2023 con il relativo piano di caratterizzazione: l' ente ha previsto il dragaggio del lato nord del canale **portuale**, in seguito ai lavori di realizzazione della relativa banchina di ponente. Un solo relitto emerso a Crotona Dall' audizione di Agostinelli, in merito alla richiesta relativa alla presenza di relitti affondati, emersi o semiemersi negli specchi di acqua dei porti di propria giurisdizione, è emerso che soltanto nel porto di Crotona è presente un relitto emerso e riconducibile all' uso clandestino da parte di migranti per l' attraversamento del Mediterraneo. Un "carretta del mare" utilizzata per lo sbarco di migranti sulle coste calabresi, a conclusione di uno tanti viaggi della speranza.

Sempre per quanto riguarda Crotona, Agostinelli ha reso noto che nell' ambito della programmazione relativa al triennio 2021-2023, l' Ente ha previsto la caratterizzazione dei fondali del porto, che si trova in area di interesse





PORTO Dalla Commissione su attività illecite connesse ad ambiente e rifiuti

Audizione di Agostinelli a Roma

Il commissario ha relazionato sull'attività di dragaggio dal 2015 a oggi

GIOIA TAURO -Ieri mattina si è tenuta a Roma, a Palazzo San Macuto, l'audizione del commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, a cui ha preso parte anche il segretario generale Pietro Preziosi, di fronte la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlate, presieduta dall'on. Stefano Vignaroli.

Agostinelli è stato invitato a relazionare in merito alle attività di dragaggio nei porti di propria competenza e sull'eventuale abbandono di relitti navali nelle aree portuali connesse. Nello specifico, il commissario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, che ha la giurisdizione nei porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano Calabro e Palmi, ha illustrato le attività di dragaggio, e dei relativi sedimenti dragati, dal 2015 ad oggi nello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo ha presentato la programmazione delle medesime attività previste nel triennio 2021 - 2023 con il relativo piano di caratterizzazione ed, infine, si è soffermato sulla presenza di eventuali relitti affondati, emersi o semi/emersi, negli specchi acquei portuali. In particolare, Agostinelli ha relazionato in merito alle operazioni di dragaggio effettuate nel porto di Gioia Tauro, le cui aree portuali non sono poste in siti di bonifica di interesse nazionale per cui i materiali dragati, rientranti tra quelli classificati in area A, vengono utilizzati per attività di ripascimento. Agostinelli ha evidenziato come, attraverso una gestione integrata della sabbie dragate con l'uso eco sostenibile delle stesse, si ha la possibilità di procedere alla ricostruzione della fascia di spiaggia limitrofa costiera al porto canale. Nel contempo, l'attività di dragaggio è ritenuta fondamentale per assicurare la profondità dei fondali del canale **portuale**, al fine di garantire la sicurezza dell'ingresso in porto delle mega-portacontainer.

L'obiettivo di questa attività è quello di rispondere alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare, dotati di capacità di trasporto superiore ai 20 mila teus. Nel contempo, Agostinelli ha spiegato che i dragaggi vengono effettuati quando si realizzano interventi infrastrutturali che prevedono il relativo approfondimento dei fondali. Ne è conseguito che, dal 2015 ad oggi, sono stati eseguiti complessivamente tre dragaggi a seguito della realizzazione di diversi interventi: per l'adeguamento strutturale delle banchine e realizzazione della terza via di corsa del tratto D sono stati dragati 139 mila metri cubi di materiale sabbioso; mentre per i lavori di adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina sono stati dragati 30 mila metri cubi. Con lo sguardo alla programmazione relativa al triennio 2021-2023, l'Ente ha previsto il dragaggio del lato nord del canale **portuale**. In merito alla richiesta relativa alla presenza di relitti affondati, solo nel porto di Crotona è presente un relitto riconducibile all'uso di migranti.



AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

Audizione del commissario Agostinelli a Roma

GIOIA TAURO - Ieri mattina si è tenuta a Roma, a Palazzo San Macuto, l'audizione del commissario straordinario dell'**Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, a cui ha preso parte anche il segretario generale Pietro Preziosi, di fronte la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlate, presieduta dall'on. Stefano Vignaroli. Agostinelli è stato invitato a relazionare in merito alle attività di dragaggio nei porti di propria competenza e sull'eventuale abbandono di relitti navali nelle aree portuali connesse. Nello specifico, il commissario dell'**Autorità portuale** di Gioia Tauro, che ha la giurisdizione nei porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro e Palmi, ha illustrato le attività di dragaggio, e dei relativi sedimenti dragati, dal 2015 ad oggi nello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo ha presentato la programmazione delle medesime attività previste nel triennio 2021 -2023 con il relativo piano di caratterizzazione ed, infine, si è soffermato sulla presenza di eventuali relitti affondati.



Commissione parlamentare d' inchiesta: audizione del commissario straordinario Andrea Agostinelli su illeciti ambientali

(FERPRESS) - Roma, 11 MAR - Nella mattinata del giorno 11 marzo si è tenuta a Roma, a Palazzo San Macuto, l' audizione del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, a cui ha preso parte anche il segretario generale Pietro Preziosi, di fronte la Commissione parlamentare d' inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlate, presieduta dall' on. Stefano Vignaroli. Agostinelli è stato invitato a relazionare in merito alle attività di dragaggio nei porti di propria competenza e sull' eventuale abbandono di relitti navali nelle aree portuali connesse. Nello specifico, il commissario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, che ha la giurisdizione nei porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro e Palmi, ha illustrato le attività di dragaggio, e dei relativi sedimenti dragati, dal 2015 ad oggi nello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo ha presentato la programmazione delle medesime attività previste nel triennio 2021 - 2023 con il relativo piano di caratterizzazione ed, infine, si è soffermato sulla presenza di eventuali relitti affondati, emersi o semi/emersi, negli specchi acquei portuali. In particolare, Agostinelli ha relazionato in merito alle operazioni di dragaggio effettuate nel porto di Gioia Tauro, le cui aree portuali non sono poste in siti di bonifica di interesse nazionale per cui i materiali dragati, rientranti tra quelli classificati in area A, vengono utilizzati per attività di ripascimento. Agostinelli ha evidenziato come, attraverso una gestione integrata della sabbie dragate con l' uso ecosostenibile delle stesse, si ha la possibilità di procedere alla ricostruzione della fascia di spiaggia limitrofa costiera al porto canale. Si tratta di un' attività che punta a preservare l' ecosistema costiero del porto, riducendone il relativo impatto ambientale dovuto al dragaggio. Nel contempo, l' attività di dragaggio è ritenuta fondamentale per assicurare la profondità dei fondali del canale portuale, al fine di garantire la sicurezza dell' ingresso in porto delle mega-portacontainer. Dai risultati della relativa analisi batimetrica, propedeutica all' adozione del programma dei lavori, è stato infatti constatato che le dune marine lungo il canale vengono create principalmente dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all' altro del bacino. L' obiettivo di questa attività è quello di rispondere alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare, dotati di capacità di trasporto superiore ai 20 mila teus. Nel contempo, Agostinelli ha spiegato che i dragaggi vengono effettuati quando si realizzano interventi infrastrutturali che prevedono il relativo approfondimento dei fondali. Ne è conseguito che, dal 2015 ad oggi, sono stati eseguiti complessivamente tre dragaggi a seguito della realizzazione di diversi interventi: per l' adeguamento strutturale delle banchine e realizzazione della terza via di corsa del tratto D sono stati dragati 139 mila metri cubi di materiale sabbioso; mentre per i lavori di adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina sono stati dragati 30 mila metri cubi. Infine, per i lavori di regolarizzazione dei fondali del bacino di evoluzione sud e del canale portuale il dragaggio ha interessato 503 mila metri cubi di materiale. Con lo sguardo alla programmazione relativa al triennio 2021-2023, l' Ente ha previsto il dragaggio del lato nord del canale portuale, in seguito ai lavori di realizzazione della relativa banchina di ponente. Nella stessa programmazione è prevista, altresì, la caratterizzazione dei fondali del porto di Crotone, che si trova in area di interesse nazionale. Infine, in merito alla richiesta relativa alla presenza di relitti affondati, emersi o semi





FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

di Crotone è presente un relitto emerso e riconducibile all' uso clandestino da parte di migranti per l' attraversamento del Mediterraneo.

Audizione Agostinelli in Commissione d'inchiesta

Sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti

Redazione

GIOIA TAURO Questa mattina si è tenuta a Roma, a Palazzo San Macuto, l'audizione del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, a cui ha preso parte anche il segretario generale Pietro Preziosi, di fronte la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlate, presieduta dall'on. Stefano Vignaroli. Agostinelli è stato invitato a relazionare in merito alle attività di dragaggio nei porti di propria competenza e sull'eventuale abbandono di relitti navali nelle aree portuali connesse. Nello specifico, il commissario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, che ha la giurisdizione nei porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro e Palmi, ha illustrato le attività di dragaggio, e dei relativi sedimenti dragati, dal 2015 ad oggi nello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo ha presentato la programmazione delle medesime attività previste nel triennio 2021-2023 con il relativo piano di caratterizzazione ed, infine, si è soffermato sulla presenza di eventuali relitti affondati, emersi o semi/emersi, negli specchi acquei portuali. In particolare, Agostinelli ha relazionato in merito alle operazioni di dragaggio effettuate nel porto di Gioia Tauro, le cui aree portuali non sono poste in siti di bonifica di interesse nazionale per cui i materiali dragati, rientranti tra quelli classificati in area A, vengono utilizzati per attività di ripascimento. Agostinelli ha evidenziato come, attraverso una gestione integrata della sabbie dragate con l'uso ecosostenibile delle stesse, si ha la possibilità di procedere alla ricostruzione della fascia di spiaggia limitrofa costiera al porto canale. Si tratta di un'attività che punta a preservare l'ecosistema costiero del porto, riducendone il relativo impatto ambientale dovuto al dragaggio. Nel contempo, l'attività di dragaggio è ritenuta fondamentale per assicurare la profondità dei fondali del canale portuale, al fine di garantire la sicurezza dell'ingresso in porto delle mega-portacontainer. Dai risultati della relativa analisi batimetrica, propedeutica all'adozione del programma dei lavori, è stato infatti constatato che le dune marine lungo il canale vengono create principalmente dall'azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all'altro del bacino. L'obiettivo di questa attività è quello di rispondere alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare, dotati di capacità di trasporto superiore ai 20 mila teus. Nel contempo, Agostinelli ha spiegato che i dragaggi vengono effettuati quando si realizzano interventi infrastrutturali che prevedono il relativo approfondimento dei fondali. Ne è conseguito che, dal 2015 ad oggi, sono stati eseguiti complessivamente tre dragaggi a seguito della realizzazione di diversi interventi: per l'adeguamento strutturale delle banchine e realizzazione della terza via di corsa del tratto D sono stati dragati 139 mila metri cubi di materiale sabbioso; mentre per i lavori di adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina sono stati dragati 30 mila metri cubi. Infine, per i lavori di regolarizzazione dei fondali del bacino di evoluzione sud e del canale portuale il dragaggio ha interessato 503 mila metri cubi di materiale. Con lo sguardo alla programmazione relativa al triennio 2021-2023, l'Ente ha previsto il dragaggio del lato nord del canale portuale, in seguito ai lavori di realizzazione della relativa banchina di ponente. Nella stessa programmazione è prevista, altresì, la caratterizzazione dei fondali del



porto di Crotona, che si trova in area di interesse nazionale. Infine, in merito alla richiesta relativa alla presenza di relitti affondati, emersi o semi emersi negli specchi di acqua dei porti di propria giurisdizione, solo nel porto di Crotona è presente un relitto emerso e riconducibile all'uso clandestino da parte di migranti per l'attraversamento del Mediterraneo.



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Audizione di Agostinelli alla Commissione d' inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali

Redazione ReggioTV

Questa mattina si è tenuta a Roma, a Palazzo San Macuto, l' audizione del commissario straordinario dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli**, a cui ha preso parte anche il segretario generale Pietro Preziosi, di fronte la Commissione parlamentare d' inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlate, presieduta dall' on. Stefano Vignaroli. **Agostinelli** è stato invitato a relazionare in merito alle attività di dragaggio nei porti di propria competenza e sull' eventuale abbandono di relitti navali nelle aree portuali connesse. Nello specifico, il commissario dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro**, che ha la giurisdizione nei porti di **Gioia Tauro**, Crotone, Corigliano Calabro e Palmi, ha illustrato le attività di dragaggio, e dei relativi sedimenti dragati, dal 2015 ad oggi nello scalo di **Gioia Tauro**. Nel contempo ha presentato la programmazione delle medesime attività previste nel triennio 2021 - 2023 con il relativo piano di caratterizzazione ed, infine, si è soffermato sulla presenza di eventuali relitti affondati, emersi o semi/emersi, negli specchi acquei portuali. In particolare, **Agostinelli** ha relazionato in merito alle operazioni di dragaggio effettuate nel porto di **Gioia Tauro**, le cui aree portuali non sono poste in siti di bonifica di interesse nazionale per cui i materiali dragati, rientranti tra quelli classificati in area A, vengono utilizzati per attività di ripascimento. **Agostinelli** ha evidenziato come, attraverso una gestione integrata della sabbie dragate con l' uso ecosostenibile delle stesse, si ha la possibilità di procedere alla ricostruzione della fascia di spiaggia limitrofa costiera al porto canale. Si tratta di un' attività che punta a preservare l' ecosistema costiero del porto, riducendone il relativo impatto ambientale dovuto al dragaggio. Nel contempo, l' attività di dragaggio è ritenuta fondamentale per assicurare la profondità dei fondali del canale **portuale**, al fine di garantire la sicurezza dell' ingresso in porto delle mega-portacontainer. Dai risultati della relativa analisi batimetrica, propedeutica all' adozione del programma dei lavori, è stato infatti constatato che le dune marine lungo il canale vengono create principalmente dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all' altro del bacino. L' obiettivo di questa attività è quello di rispondere alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare, dotati di capacità di trasporto superiore ai 20 mila teus. Nel contempo, **Agostinelli** ha spiegato che i dragaggi vengono effettuati quando si realizzano interventi infrastrutturali che prevedono il relativo approfondimento dei fondali. Ne è conseguito che, dal 2015 ad oggi, sono stati eseguiti complessivamente tre dragaggi a seguito della realizzazione di diversi interventi: per l' adeguamento strutturale delle banchine e realizzazione della terza via di corsa del tratto D sono stati dragati 139 mila metri cubi di materiale sabbioso; mentre per i lavori di adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina sono stati dragati 30 mila metri cubi. Infine, per i lavori di regolarizzazione dei fondali del bacino di evoluzione sud e del canale **portuale** il dragaggio ha interessato 503 mila metri cubi di materiale. Con lo sguardo alla programmazione relativa al triennio 2021-2023, l' Ente ha previsto il dragaggio del lato nord del canale **portuale**, in seguito ai lavori di realizzazione della relativa banchina di ponente. Nella stessa programmazione è prevista, altresì, la caratterizzazione dei fondali del porto di Crotone, che si trova in area di interesse nazionale. Infine, in merito alla richiesta relativa alla



A PALAZZO SAN MACUTO A ROMA

Audizione di Agostinelli alla Commissione d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali

Questa mattina si è tenuta a Roma, a Palazzo San Macuto, l' audizione del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, a cui ha preso parte anche il segretario generale Pietro Preziosi, di fronte la Commissione parlamentare d' inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlate, presieduta dall' on. Stefano Vignaroli. Agostinelli è stato invitato a relazionare in merito alle attività di dragaggio nei porti di propria competenza e sull' eventuale abbandono di relitti navali nelle aree portuali connesse. Nello specifico, il commissario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, che ha la giurisdizione nei porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro e Palmi, ha illustrato le attività di dragaggio, e dei relativi sedimenti dragati, dal 2015 ad oggi nello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo ha presentato la programmazione delle medesime attività previste nel triennio 2021 - 2023 con il relativo piano di caratterizzazione ed, infine, si è soffermato sulla presenza di eventuali relitti affondati, emersi o semi/emersi, negli specchi acquei portuali. In particolare, Agostinelli ha relazionato in merito alle operazioni di dragaggio effettuate nel porto di Gioia Tauro, le cui aree portuali non sono poste in siti di bonifica di interesse nazionale per cui i materiali dragati, rientranti tra quelli classificati in area A, vengono utilizzati per attività di ripascimento. Agostinelli ha evidenziato come, attraverso una gestione integrata della sabbie dragate con l' uso ecosostenibile delle stesse, si ha la possibilità di procedere alla ricostruzione della fascia di spiaggia limitrofa costiera al porto canale. Si tratta di un' attività che punta a preservare l' ecosistema costiero del porto, riducendone il relativo impatto ambientale dovuto al dragaggio. Nel contempo, l' attività di dragaggio è ritenuta fondamentale per assicurare la profondità dei fondali del canale portuale, al fine di garantire la sicurezza dell' ingresso in porto delle mega-portacontainer. Dai risultati della relativa analisi batimetrica, propedeutica all' adozione del programma dei lavori, è stato infatti constatato che le dune marine lungo il canale vengono create principalmente dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all' altro del bacino.

presenza di relitti affondati, emersi o semi emersi negli specchi di acqua dei porti di propria giurisdizione,



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

solo nel porto di Crotona è presente un relitto emerso e riconducibile all' uso clandestino da parte di migranti per l' attraversamento del Mediterraneo. 11-03-2021 18:32.

Gioia Tauro, bilancio e obiettivi di Agostinelli sulle attività di dragaggio

Roma Bilancio dell'attività di dragaggio dal 2015 ad oggi, interventi previsti per il prossimo triennio e analisi dei possibili relitti navali abbandonati nelle aree portuali di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro e Palmi. Sono i tre temi affrontati questa mattina dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, insieme al segretario generale Pietro Preziosi, in audizione di fronte la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlate, presieduta dall'onorevole Stefano Vignaroli. Agostinelli ha aggiornato la Commissione in merito alle operazioni di dragaggio effettuate nel porto di Gioia Tauro, le cui aree non sono poste in siti di bonifica di interesse nazionale per cui i materiali dragati, rientranti tra quelli classificati in area A, vengono utilizzati per attività di ripascimento. Agostinelli ha evidenziato come attraverso una gestione integrata delle sabbie dragate con l'uso ecosostenibile delle stesse, si ha la possibilità di procedere alla ricostruzione della fascia di spiaggia limitrofa costiera al porto canale. Si tratta di un'attività che punta a preservare l'ecosistema costiero del porto, riducendone il relativo impatto ambientale dovuto al dragaggio. Nel contempo, secondo il commissario, l'attività di dragaggio è ritenuta fondamentale per assicurare la profondità dei fondali del canale portuale, al fine di garantire la sicurezza dell'ingresso in porto delle mega-portacontainer. Dai risultati della relativa analisi batimetrica, propedeutica all'adozione del programma dei lavori, è stato infatti constatato che le dune marine lungo il canale vengono create principalmente dall'azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all'altro del bacino. L'obiettivo di questa attività è quello di rispondere alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare, dotati di capacità di trasporto superiore ai 20 mila Teu. Fino ad oggi, sono stati eseguiti complessivamente tre dragaggi a seguito della realizzazione di diversi interventi: per l'adeguamento strutturale delle banchine e realizzazione della terza via di corsa del tratto D sono stati dragati 139 mila metri cubi di materiale sabbioso; mentre per i lavori di adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina sono stati dragati 30 mila metri cubi. Infine, per i lavori di regolarizzazione dei fondali del bacino di evoluzione sud e del canale portuale il dragaggio ha interessato 503 mila metri cubi di materiale. Con lo sguardo alla programmazione relativa al triennio 2021-2023, l'ente ha previsto il dragaggio del lato nord del canale portuale, in seguito ai lavori di realizzazione della relativa banchina di ponente. Nella stessa programmazione è prevista, inoltre, la caratterizzazione dei fondali del porto di Crotone, che si trova in area di interesse nazionale. Infine, in merito alla richiesta relativa alla presenza di relitti affondati, emersi o semi emersi negli specchi di acqua dei porti di propria giurisdizione, solo nel porto di Crotone è presente un relitto emerso e riconducibile all'uso clandestino da parte di migranti per l'attraversamento del Mediterraneo.



dei fondali del porto di Crotona, che si trova in area di interesse nazionale.



Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Infine, in merito alla richiesta relativa alla presenza di relitti affondati, emersi o semi emersi negli specchi di acqua dei porti di propria giurisdizione, solo nel porto di Crotone è presente un relitto emerso e riconducibile all' uso clandestino da parte di migranti per l' attraversamento del Mediterraneo.

OK DALLA GIUNTA Ripensare il comparto

Avviso esplorativo per rilanciare il mercato ittico

Il Mercato ittico si affaccia, a grandi passi, verso una nuova vita. La Giunta comunale ha dato mandato al dirigente di settore di predisporre un avviso esplorativo di mercato per un successivo affidamento in gestione della struttura commerciale. L'idea dell'amministrazione comunale, infatti, è quella di ripensare la tradizionale attività della vendita del pesce all'ingrosso, inserendola in un contesto totalmente inedito rappresentato dalla rigenerazione del Porto cittadino.

Anche il Mercato ittico, quindi, sarà funzionale alla finalità turistico-ricreativa dell'infrastruttura scandita nel protocollo d'intesa recentemente firmato tra il Comune e l'**Autorità di Sistema portuale** dello Stretto.

«Stiamo andando incontro ad una vera e propria rivoluzione del Mercato ittico», ha detto l'assessore alle Attività produttive, Irene Calabre, aggiungendo: «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 - ha continuato l'assessore al Commercio - rappresentata da un pressoché identico avviso esplorativo riguardo l'affidamento del Mercato Coperto che ha suscitato l'interesse di diversi imprenditori reggini. Successivamente ad un sopralluogo, gli stessi si sono detti favorevolmente colpiti dalle potenzialità dell'area mercatale. Altri ancora, fra gli stakeholder, avranno la possibilità di analizzare l'area mercatale di via Filippini visto che la scadenza del bando è fissata per il prossimo 22 marzo. Siamo ottimisti e, per questo motivo, nutriamo grandi aspettative anche per lo sviluppo e la capacità attrattiva di una struttura, importante e 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 e peculiarità». Nel caso del Mercato ittico, dunque, il dirigente avrà il compito di predisporre un avviso esplorativo «finalizzato alla consultazione preliminare di mercato per verificare la presenza di operatori economici interessati alla gestione, a titolo oneroso, del fabbricato demaniale, ubicato nella banchina di levante del porto, destinato a mercato ittico ed area per lo stoccaggio e la campionatura di prodotti di origine ittica». Bisognerà, quindi, «favorire la conduzione del mercato ittico; attivare una rete commerciale di distribuzione del prodotto; valorizzarlo tramite mirate attività promozionali e di marketing; incentivare manifestazioni e iniziative di carattere enogastronomico e socioculturale; 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».



Progettazione e investimenti ecco come rilanciare la città

Zona Falcata e Cittadella fieristica rappresentano due potenziali luoghi di rilancio della Città dello Stretto. Nel passato, però, è mancata visione prospettica e ora se ne pagano le conseguenze

MESSINA - La Cittadella fieristica, 66 mila metri quadrati che si affacciano sul mare, insieme alla zona Falcata, è uno di quei luoghi da cui potrebbe ripartire la città. Un tormentone ripetuto per decenni, un tempo trascorso tra dibattiti, conflitti di competenze, contenziosi e totale mancanza di programmazione di cui la città continua a pagare le conseguenze.

Ma è una strana città Messina, perché anche quando qualcosa comincia a concretizzarsi, si trova sempre il modo per rimettere tutto in discussione, anche con i lavori in corso.

Dopo la demolizione dell' edificio con l' ex Teatro in Fiera, sul viale della Libertà, è esploso lo stupore davanti alla bellezza dello Stretto liberato da quella barriera. Meglio non ricostruire più nulla in quello spazio, secondo un coro che si è levato, soltanto che l' impresa che ha in appalto l' opera è già al lavoro e la ricostruzione, secondo Mario Mega, presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** va portata velocemente a termine.

Gruppi di cittadini e movimenti in passato avevano chiesto e manifestato per il ripristino dell' affaccio a mare con la demolizione anche di altri edifici dell' area fieristica, ma erano stati messi ai margini del dibattito politico, carente a dire il vero, quando bisognava scegliere. Adesso la questione sembra entrata nell' agenda politica con interventi di esponenti di area diversa, da destra a sinistra, che chiedono di rivedere tutto, suggerendo la ricostruzione del teatro in un' altra non precisata area. A riportare la discussione in una dimensione realistica ci ha pensato il sindaco Cateno De Luca, ricordando come il Piano regolatore **portuale**, approvato nel 2006, anche se adottato solo due anni fa, prevedeva già un progetto di riqualificazione del plesso.

"L' **Autorità di Sistema portuale** - ha detto - ha istruito gli atti per aggiudicare i lavori con la demolizione di un immobile che era chiuso da circa ven Senza contare che recedere adesso dall' appalto comporterebbe l' applicazione di penali e un lungo contenzioso.

La progettazione che prevede demolizione e ricostruzione era stata avviata tra il 2013 e il 2014 dopo che erano stati effettuati i carotaggi che avevano evidenziato gravi problemi strutturali.

Dalle verifiche fatte era emerso che una ristrutturazione sarebbe stata troppo complessa e onerosa con un costo che superava i dieci milioni di euro. Si è quindi deciso, sette anni fa, di ricostruire l' edificio impiegando la stessa cifra preventivata di sette milioni e mezzo di euro. Il progetto è stato rimodulato in coerenza con le finalità istituzionali dell' Authority e quindi insieme al teatro, che sarà parte di una struttura polifunzionale, ci saranno i nuovi uffici e a una sala d' accoglienza turistica per i croceristi.

L' opera va fatta così com' è stata pensata secondo Mega, che non ha escluso comunque qualche aggiustamento che ne limiti gli impatti, perché comunque saranno resi nuovamente disponibili, ha precisato, luoghi di aggregazione e di esposizione al coperto che restituiranno alla libera fruizione dei cittadini già una prima parte dell' affaccio sullo Stretto prolungando l' attuale passeggiata a mare. Gli spazi fieristici rientrano, ha ricordato Mega, in un progetto di riqualificazione del fronte mare che comprende la rada San Francesco. Quest' ultima, una volta completato il nuovo porto di Tremestieri, sarà liberata dal traffico navale.



Nel Pot approvato ad agosto, l' idea è quella di dotarsi, attraverso un concorso di progettazione internazionale, di un Piano di intervento per tutta l' area demaniale, dalla fine del porto operativo al torrente Annunziata,



Quotidiano di Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

in cui individuare la modalità di utilizzo dei vari tratti di costa ma anche dei singoli corpi edilizi presenti, non escludendo anche la possibilità che alcuni, se non vincolati dalla Soprintendenza, possano essere demoliti. Il concorso di progettazione dovrebbe essere pubblicato entro il 2021. Per evitare sterili esternazioni dopo, andrebbe fatto adesso un approfondimento, chiedendo come valorizzare gli spazi e l' affaccio a mare e su quale vocazione la città vuole puntare.

Informazioni Marittime

Catania

Porto di Catania, Ancip: "Nuovo articolo 17 da valutare"

Dopo le proteste degli ultimi giorni, l'associazione nazionale dei portuali evidenzia l'importanza dei "nuovi ed efficienti strumenti di sostegno del legislatore"

«La valutazione della costituzione nei porti di Catania ed Augusta di un nuovo articolo 17, con i nuovi ed efficienti strumenti di controllo e di sostegno che il legislatore ha inserito, va 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». Così ANCIP (Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali) commenta le recenti proteste dei portuali siciliani, all'indomani dello sciopero generale del 5 marzo nel porto di **Genova**. «Gli articoli 17 della legge 84/94 - continua la nota - 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». «Quello che oggi sta accadendo ai lavoratori del **porto** di Catania - conclude la nota - 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. 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». - credito immagine in alto.



Balarm

Palermo, Termini Imerese

Non tutti lo sanno: al porto di Palermo puoi entrare in bici per una pausa "vista mare"

Già da alcuni mesi è possibile entrare a piedi o in bicicletta al (nuovo) Molo Sammuzzo. Il presidente dell' **Autorità Portuale**, Pasqualino Monti, racconta a Balarm tutte le novità. La nuova banchina Sammuzzo del porto di **Palermo**. Il porto, per definizione, è un' apertura, un passaggio. Se poi lo leghiamo alla città di, la sua declinazione quasi naturale diventa quella di "accoglienza". Ed è per questo che azioni di riqualificazione volte non solo al miglioramento ma ad accorciare distanze e, accogliere, appunto, vanno raccontate e supportate. Si è scritto tanto in questi mesi dello splendido lavoro che l' **Autorità portuale** di **Palermo**, guidata da dal, sta portando avanti. Parole come WaterFront, mooring dolphin, erano su tutti i giornali, di settore e non. Non sappiamo quanto però sia davvero arrivato alla gente, al cittadino, a chi **Palermo** la abita, la vive. E abbiamo pensato di raccontarlo allora, partendo proprio dagli spazi ritrovati, dal verde, dalla possibilità di tornare a vivere il molo Trapezoidale del Porto, e la. Ecco, è proprio dalla banchina Sammuzzo - 'u molo Sammuzzo - che vogliamo partire. Ma prima un po' di storia, sapete come racconta in un libro uno degli autori di Balarm, Santi Gnoffo,

"Sammuzzo era un rione posto vicino al mare, si trovava nei pressi nel Borgo, nell' odierna via Francesco Crispi. Tale denominazione significa nel vernacolo locale "luogo dove si tuffano i marangoni". In questa spiaggia, infatti ancoravano le imbarcazioni a legno che avevano bisogno di aggiustare le carene. I marangoni (palombari, sommozzatori) tuffandosi nell' acqua e rimanendo in apnea apportavano tali riparazioni. Il termine "sammuzzo" è la derivazione dialettale di sommozzatore". Ma c' è di più, molti studiosi hanno trovato una correlazione tra i carpentieri sommozzatori e i marangoni, uccelli che per cacciare i pesci s' immergono in picchiata fino a un metro sott' acqua. Fatta questa breve ma significativa introduzione passiamo al presente, non tutti sanno che già da alcuni mesi è possibile al Molo Sammuzzo, e guardando i "giganti del mare" (e non solo quelli) attraccati al porto, prendere un caffè o un aperitivo o pranzare (negli orari attualmente consentiti dalle disposizioni anti-covid, naturalmente) nell' area già riqualificata, la prima, perché il progetto è ben più ampio. Il bar, adiacente ad uno spazio verde su cui batte il sole, ospita chiunque voglia godere di una nuova visuale della città. E sarà luogo di passaggio per chi attende di prendere il traghetto per Ustica e le Eolie. La banchina Sammuzzo, senza più mezzi pesanti che passano. L' ingresso per i pedoni è da via Patti, la strada che costeggia il Castello a Mare; in fondo svoltando a sinistra, c' è l' accesso. Ad onor del vero, al momento questo ingresso è inibito per i lavori (quelli nuovi) appena cominciati, quindi l' attualmente è dal varco Amari. E a proposito del, ci sono belle e buone notizie. L' **Autorità portuale** sta lavorando per farlo diventare, davvero, un sito monumentale «Non lo è ancora - dice a Balarm - e si sta procedendo, in maniera spedita, in questa direzione. Il ristorante che era sorto in quell' area (quello di Natale Giunta, ndr), sarà trasferito in altra sede, sempre all' interno del nuovo progetto di riqualificazione del molo trapezoidale, ma lascerà il Castello a Mare candidato ad entrare nel World Heritage List dell' Unesco». Sul Molo trapezoidale sono stati commessi gravi errori, iniziati nel 1923 con la nefasta decisione di procedere alla demolizione del Castello per dare spazio alle attività portuali. Pensate che all' interno dei Magazzini generali sono state rintracciate mura per circa 24 metri e procedendo lungo via Patti, è stato messo in luce un ulteriore tratto di mura lungo circa 17 metri che piega poi con angolo di 90 gradi verso nord. Il sedime del Castello venne occupato da una serie scomposta di edifici, senza alcuna regola che hanno generato un paesaggio confusionario, degradato e poco funzionale. Liberare le aree del sedime era tra le prime cose da fare per garantirne la

The image shows a screenshot of the Balarm website. At the top, there's a navigation bar with 'HOME', 'MAGAZINE', 'BLOG', 'FORMAZIONE', and 'INFORMAGIOVANI'. Below that, there's a section for 'CORSI DI LINGUA SPAGNOLA DALL'8 MARZO'. The main article is titled 'Non tutti lo sanno: al porto di Palermo puoi entrare in bici per una pausa "vista mare"'. The article text is partially visible, starting with 'Già da alcuni mesi è possibile entrare a piedi o in bicicletta al (nuovo) Molo Sammuzzo...'. There are also social media sharing icons and a 'DOMANI' section.



Balarm

Palermo, Termini Imerese

la musealizzazione dell' intero perimetro e la realizzazione di un lago urbano che ne sottolinei lo storico rapporto con l' acqua. Uno degli obiettivi adesso è creare una "" che darà continuità a quella già esistente sulla Cala estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale in "stretta sinergia spaziale" con il Parco archeologico. «Quando sono arrivato - racconta- era grande la frattura che ho trovato tra la città e il suo porto, chiuso in se stesso da sud a nord, una situazione di degrado generalizzato e di confusione; assolutamente la protagonista era la confusione, nei passeggeri, fino al traffico merci. C' erano bancarelle, carrozze con cavalli che lasciavano evidentemente escrementi lungo tutto la banchina, assistevo a continui litigi, sembrava di essere in un porto di paesi rimasti quarant' anni indietro. In cinque mesi - aggiunge - abbiamo fatto approvare il portuale, era un lavoro ben fatto, e abbiamo concordato col Comune le linee sulle quali saremmo andati ad operare, norme sulla security presentate al sindaco Orlando, interventi per le singole marinerie, da Sant' Erasmo, all' Arenella, passando per Villa Igiea (ancora all' appello manca l' Arenella ma perché mancano i progetti). Avevamo detto che sarebbero stati luoghi aperti e vivi e così è stato. Al molo sant' Erasmo è stato aperto un ristorante sul mare, in città come **Palermo** dovrebbero essere tanti di più, è assurdo come non ci siano». Mi ricorda che inoltre sempre a Sant' Erasmo ha da poco aperto Graziano ; per la verità, sul momento il nome non gli sovviene - lo giustifichiamo, non è di **Palermo** il presidente Monti - ma recupera subito dicendo "fa la pizza più buona di **Palermo**". Tutto vero, com' è vero però che rimane un grosso problema legato alla sicurezza di quel luogo così suggestivo e all' del mare in quell' area e dei cattivi odori emanati e che rendono poco piacevole, in estate soprattutto, la permeanza sul nuovo porticciolo. «Purtroppo sul problema inquinamento non abbiamo la competenza per intervenire - spiega - ma una cosa potevamo farla e l' abbiamo fatta, che non è risolutiva ma di certo darà un apporto: abbiamo chiuso un contratto per pulire lo specchio d' acqua antistante e sarà realizzata una (di basso impatto ambientale, ndr) che è posta a pelo d' acqua e che ferma quello che arriva». Un intervento che di certo limiterà e mitigherà un problema che però va risolto, com' è noto, a monte, o meglio, visto il caso specifico, alla foce, quella dell' Oreto. Il primo stralcio di interventi per il porticciolo riguardava la bonifica e la riqualificazione, il secondo, appena partito, un piano per la sorveglianza dell' intera area e per la pulizia giornaliera che saranno garantite dalla Osp srl (Operazioni e servizi portuali) con cui l' **Autorità** di Sistema **Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale ha sottoscritto un contratto. L' azienda si è aggiudicata i servizi portuali di **Palermo** (e Termini Imerese), grazie a un bando pubblicato dall' **Autorità portuale**. Un' operazione che prevede la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, la gestione della rete elettrica, idrica e dei servizi di erogazione, parcheggi, pulizia e la manutenzione delle aree comuni. Torniamo al Molo Sud, che è stato rivoltato come un calzino: fabbricati demoliti, carcasse di veicoli meccanici mai utilizzati eliminate, come i realizzati alla fine degli anni '80 sulla banchina nord, delle vecchie lire che non furono mai effettivamente utilizzate. E ancora ben 29 silos nei Magazzini generali sono stati demoliti. Come abbiamo già detto inoltre sono stati fatti gli scavi al Castello a Mare e ritrovato il perimetro dello stesso. Qui tra una settimana partirà un nuovo intervento da 25,5 milioni di euro, che prevede la "" del Castello. I lavori dureranno 14 mesi. Insomma, inizia la nuova fase dei lavori e quindi gli spazi tra un po' saranno ristretti, seppur fruibili, quindi ai cittadini è richiesta pazienza. Sono nove gli edifici in fase di realizzazione e saranno tutti fruibili al pubblico e destinati ad attività commerciali o ristorative, con particolare attenzione al made in Sicily. L' edificio principale ospita una Conference hall, un emporio e uffici. Un anfiteatro all' aperto (200 posti) posto in copertura, immaginato come uno spazio informale che si presta sia a ospitare eventi che a essere utilizzato come estensione della piazza e da cui si potrà apprezzare una vista unica del Monte Pellegrino. Il piano terra ospita anche attività commerciali e da qui si accede al lounge bar- ristorante, che prosegue anche al primo piano, collegato da scala e ascensore. Ed è qui che verrà trasferito il ristorante di Natale Giunta che occupa il fabbricato dell' ex Sailem, e disporrà di 200 posti al chiuso e all' aperto. L' edificio ex Sailem, situato nel cuore del Complesso monumentale del

Castello a Mare, corpo principale del Trapezoidale, verrà riconvertito in un'isola e costituirà una delle vie di accesso al Parco, oltre a quella su via Patti. Il Trapezoidale ospiterà piccoli bar simili per planimetria, in posizione perpendicolare alla banchina di riva. Le aree ristorazioni e gli "imbarchi",



Balarm

Palermo, Termini Imerese

ovviamente, saranno separate per garantire la dei pedoni e di chi si trova nell' area. And last but not least... il. Un nuovo grande spazio verde di oltre 12 mila metri quadrati sarà sistemato con essenze autoctone e alberature ombreggianti. All' interno di questo grande spazio verde verranno piantate eritrine e ficus. Nelle tre grandi airole circolari che caratterizzano la piazza saranno piantumati arbusti e alberature scelte tra specie autoctone in associazione che restituiranno abbinamenti di forme e colori lungo l' arco dell' anno. Su queste airole è anche previsto l' utilizzo di tappezzanti alofite (adatte alla salsedine) e cespugli e arbusti. Si prevede altresì la piantumazione di eritrine e pomelie. Circa 11 accordi procedurali firmati per spostare tutto il traffico, per le rovine, le concessioni oltre agli investimenti privati, la progettazione. Ma il risultato è già visibile. E vivibile.

Stazione marittima, diverse le azioni già in campo

Rilancio del porto peschereccio Il Comune punta sul turismo

L' amministrazione vuole mettere un punto fermo sul rispetto delle regole contro l' abusivismo oltre che del decoro urbano

Un nuova vita per il porto peschereccio. Questa è l'idea dell'Amministrazione Comunale di Trapani che, presso la stazione marittima, ha incontrato il Comandante della Capitaneria di Porto, Paolo Marzio, l'ingegnere Sergio La Barbera dell'**Autorità di Sistema** Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Oltre al primo cittadino, per il Comune di Trapani presenti anche l'assessore Giuseppe La Porta e il Comandante della Polizia Locale Mario Bosco. «Decisamente puntiamo sulla valorizzazione anche turistica del porto peschereccio, con diverse azioni già in campo ed altre che a breve presenteremo alla città - dichiara il sindaco Tranchida - ma occorre innanzitutto mettere un punto fermo sul rispetto delle regole oltre che del decoro urbano».

Dopo questo primo incontro, infatti, i partecipanti si sono aggiornati a lunedì prossimo allargando l' invito anche all' assessora Andreana Patti, presidente del Flag Torri e tonnare del litorale Trapanese, e all' assessore Ninni Romano per i servizi di Ecologia e Ambiente, con l' intento di pianificare una serie di azioni sinergiche volte a rendere finalmente decoroso e privo dell' abbandono di rifiuti, sia la banchina sia lo specchio d' acqua del porto peschereccio. Al riguardo, l' **Autorità di Sistema** Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, anche su sollecitazioni del sindaco Tranchida, si farà carico di rimuovere il relitto dell' imbarcazione Azzurra II, da anni adagiata sulla banchina e da troppo tempo totalmente abbandonata.

Inoltre, in separata sede, i rappresentanti del Comune di Trapani hanno incontrato gli operatori della pesca e le attività collaterali per sensibilizzarli a collaborare per fronteggiare al meglio il problema dell' abusivismo commerciale.

Troppo spesso, infatti, la Polizia Locale e la Capitaneria di Porto sanziona venditori abusivi che stazionano in piazza Vittime della Motonave Maria Stella senza rispettare le normative di vendita al dettaglio del pesce fresco. Spesso, difatti, gli abusivi non sono capaci di indicare la provenienza del pesce. (*FTAR*)



Verso la valorizzazione del porto peschereccio di Trapani

Ieri mattina vertice operativo presso la stazione marittima promosso dal Sindaco Giacomo Tranchida insieme al Comandante Marzio della Capitaneria di Porto, all'ingegnere La Barbera dell'Autorità di **Sistema** portuale Sicilia occidentale, assieme all'assessore La Porta ed al Comandante PM Bosco. Al centro dell'incontro, il porto peschereccio e la necessità di valorizzare questa parte del centro storico di Trapani. Il vertice è stato aggiornato a lunedì mattina, con la partecipazione dell'assessore Andreana Patti per il Flag e dell'assessore Ninni Romano per i servizi ecologia ambiente. Si punta a pianificare una serie di azioni sinergiche volte a rendere finalmente decoroso e privo dell'abbandono di rifiuti, tanto la banchina che lo specchio d'acqua del porto peschereccio. Al riguardo l'**Autorità** di **sistema** portuale, anche su sollecitazioni del Sindaco Tranchida, si farà carico di rimuovere il relitto dell'imbarcazione Azzurra II. In queste ore, in altra sede, si stanno poi tenendo gli incontri con le operatori della pesca per sensibilizzarli a collaborare. Come prospettato dagli uffici di Palazzo D'Alì, stanno poi essere messe in campo delle attività collaterali per meglio fronteggiare il problema dell'abusivismo commerciale. Il sindaco Giacomo Tranchida si è soffermato sull'esigenza di procedere alla valorizzazione, anche turistica, del porto peschereccio, con diverse azioni già in campo ed altre che a breve saranno presentate. Ma come prima cosa, ha rimarcato il primo cittadino, occorre innanzitutto mettere un punto fermo sul rispetto delle regole oltre che del decoro urbano'.



Via libera del Parlamento alle opere commissariate

Il Parlamento attende un nuovo decreto che individui infrastrutture prioritarie da commissariare, dando la precedenza alle opere olimpiche in vista dei Giochi invernali di Milano-Cortina 2026 e alle reti europee Ten-t. Lo prevede il parere delle commissioni Trasporti e Ambiente della Camera, che si aggiunge a quello della Lavori pubblici del Senato, che dà il via libera al commissariamento di 58 opere, per un valore di 66 miliardi di euro. Decreto cui, come già annunciato dal ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, seguirà a breve un secondo, forse già entro il 30 aprile e comunque entro giugno. Per velocizzare, aggiungono i deputati, questo secondo provvedimento dovrebbe partire dalle opere già deliberate dal Cipe. «Procederemo subito con il perfezionamento dell' iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro. Ne beneficerà tutto il Paese, in particolare il Mezzogiorno, dove è prevista la quota maggiore di investimento», ha spiegato lo stesso ministro, commentando l' ok «Abbiamo chiesto che si proceda ora con un decreto legge che raddoppi le opere messe in cantiere due anni fa e corregga gli errori commessi dal governo precedente con il coinvolgimento delle regioni e l' accordare una priorità alle opere non ancora del tutto sbloccate», sottolinea la deputata di Italia Viva e presidente della commissione Trasporti, Raffaella Paita, rivendicando di aver lanciato come partito l' idea di muoversi con i commissariamenti. Tra le opere indicate nel decreto, alcune delle quali incluse nel Piano nazionale per la ripresa e la resilienza, ci sono 14 infrastrutture stradali, 16 ferroviarie, una metropolitana (la metro linea C di Roma), 12 infrastrutture idriche, tre porti e 12 infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza.

Il prossimo passo sarà il confronto con Parlamento e Conferenza delle Regioni per individuare quali progetti inserire nel prossimo decreto. Con una precisazione del ministro Giovannini: ora è il tempo di accelerare per realizzare le infrastrutture, tuttavia «il ricorso al commissariamento non deve essere la prassi». (riproduzione riservata)

ANDREA PIRA

Commissari, ok per 58 opere (c'è pure lo Stretto)

Via libera del Parlamento al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi. Lo ha annunciato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, che proprio nei giorni scorsi aveva sollecitato le Camere affinché si potesse accelerare. Ma questo è «solo un primo passo», avverte il ministro, che «in tempi brevi» presenterà «una seconda lista di interventi per cui nominare dei commissari». Il Dpcm relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento, che ieri ha ottenuto il parere delle commissioni Lavori pubblici del Senato e Ambiente e Trasporti della Camera, comprende 14 infrastrutture stradali, 16 ferroviarie, una metro (la linea C di Roma), 12 infrastrutture idriche, 3 portuali, 12 per presidi di pubblica sicurezza.

Si va dall'Alta velocità Brescia-Verona-Padova alla chiusura dell'anello ferroviario di Roma, dal potenziamento della Statale 106 Ionica alla nuova diga nel porto di Genova.

Complessivamente 58 opere, che hanno finanziamenti già disponibili per circa 40 miliardi, a fronte di un costo complessivo di 66,1 miliardi. Di questi, 26,9 miliardi sono destinati a infrastrutture al Sud (c'è pure un «collegamento stabile» sullo stretto di Messina), 21,6 al Nord e 17,6 al Centro. «Ne beneficerà tutto il Paese e in particolare il Sud», spiega il ministro, che ora perfezionerà subito l'iter del Dpcm.

«L'avvio delle attività fornirà anche uno stimolo all'occupazione e alla ripresa», aggiunge Giovannini, che già pensa a una seconda lista di opere.

«Ma i commissari non devono essere la prassi», avverte.



Infrastrutture: Giovannini, 'ora possibile accelerare realizzazione 58 opere'

Roma, 11 mar. (Adnkronos) - "Ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese". Ad affermarlo in una nota è il ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, che ha accolto "con soddisfazione" i pareri della Commissione Lavori Pubblici del Senato, delle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio (Dpcm) relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento. "Procederemo subito con il perfezionamento dell' iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro. Ne beneficerà tutto il Paese - afferma il ministro - e in particolare il Mezzogiorno, dove è prevista la quota maggiore di investimento. L' avvio delle attività fornirà anche uno stimolo all' occupazione e alla ripresa economica, consentendo uno spostamento del traffico a favore del trasporto ferroviario, in linea con l' obiettivo di uno sviluppo più sostenibile sul piano ambientale, una migliore tutela delle risorse idriche, minacciate dalla crisi climatica, il rafforzamento dei nostri porti e il miglioramento dei servizi di pubblica sicurezza. Sarà richiesto un impegno straordinario dei commissari, delle imprese e, in particolare, di chi lavorerà nei cantieri". A questo proposito, il ministro richiama il protocollo sottoscritto con le parti sociali a dicembre 2020 che, in conformità con le norme del contratto nazionale, ottimizza i turni di lavoro, anche in squadre operanti sulle 24 ore e 7 giorni su 7, per rendere più veloci i cantieri delle infrastrutture commissariate e per favorire l' aumento di occupazione in condizioni di piena sicurezza.



Infrastrutture: Giovannini, 'ora possibile accelerare realizzazione 58 opere'

Roma, 11 mar. (Adnkronos) - "Ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese". Ad affermarlo in una nota è il ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, che ha accolto "con soddisfazione" i pareri della Commissione Lavori Pubblici del Senato, delle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio (Dpcm) relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento. "Procederemo subito con il perfezionamento dell' iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro. Ne beneficerà tutto il Paese - afferma il ministro - e in particolare il Mezzogiorno, dove è prevista la quota maggiore di investimento. L' avvio delle attività fornirà anche uno stimolo all' occupazione e alla ripresa economica, consentendo uno spostamento del traffico a favore del trasporto ferroviario, in linea con l' obiettivo di uno sviluppo più sostenibile sul piano ambientale, una migliore tutela delle risorse idriche, minacciate dalla crisi climatica, il rafforzamento dei nostri porti e il miglioramento dei servizi di pubblica sicurezza. Sarà richiesto un impegno straordinario dei commissari, delle imprese e, in particolare, di chi lavorerà nei cantieri". A questo proposito, il ministro richiama il protocollo sottoscritto con le parti sociali a dicembre 2020 che, in conformità con le norme del contratto nazionale, ottimizza i turni di lavoro, anche in squadre operanti sulle 24 ore e 7 giorni su 7, per rendere più veloci i cantieri delle infrastrutture commissariate e per favorire l' aumento di occupazione in condizioni di piena sicurezza.



Salvini: "Inaugureremo sede Lega o via della Botteghe Oscure con Zingaretto, ah no non c'è più"

in evidenza

Mims: dal Parlamento via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro

(FERPRESS) - Roma, 11 MAR - Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, accoglie "con soddisfazione" i pareri della Commissione Lavori Pubblici del Senato, delle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio (Dpcm) relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento. La settimana scorsa, durante un' audizione difronte alle medesime Commissioni, il Ministro aveva ricordato alle Commissioni la necessità di procedere rapidamente all' adozione dei decreti. "Ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese", commenta il Ministro Giovannini. "Procederemo subito con il perfezionamento dell' iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro. Ne beneficerà tutto il Paese - afferma il Ministro - e in particolare il Mezzogiorno, dove è prevista la quota maggiore di investimenti. L' avvio delle attività fornirà anche uno stimolo all' occupazione e alla ripresa economica, consentendo uno spostamento del traffico a favore del trasporto ferroviario, in linea con l' obiettivo di uno sviluppo più sostenibile sul piano ambientale, una migliore tutela delle risorse idriche, minacciate dalla crisi climatica, il rafforzamento dei nostri porti e il miglioramento dei servizi di pubblica sicurezza. Sarà richiesto un impegno straordinario dei commissari, delle imprese e, in particolare, di chi lavorerà nei cantieri". A questo proposito, il Ministro richiama il protocollo sottoscritto con le parti sociali a dicembre 2020 che, in conformità con le norme del contratto nazionale, ottimizza i turni di lavoro, anche in squadre operanti sulle 24 ore e 7 giorni su 7, per rendere più veloci i cantieri delle infrastrutture commissariate e per favorire l' aumento di occupazione in condizioni di piena sicurezza. Nel complesso le opere soggette al commissariamento sono: 14 infrastrutture stradali, 16 infrastrutture ferroviarie, una metropolitana (la metro linea C di Roma), 12 infrastrutture idriche, 3 infrastrutture portuali, 12 infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza. Le 58 opere hanno finanziamenti già disponibili pari a circa 40 miliardi di euro, a fronte di un costo complessivo di 66,1 miliardi. Di questi, 26,9 miliardi sono destinati a infrastrutture localizzate al Sud, 21,6 miliardi per interventi situati al Nord e 17,6 miliardi sono indirizzati a opere nel Centro Italia. 46 miliardi di euro sono destinati alla realizzazione di opere ferroviarie, 10,8 a infrastrutture stradali, 5,8 miliardi per il trasporto rapido di massa, 1,7 miliardi per le infrastrutture portuali, 1,2 miliardi per le opere idriche e 538 milioni per presidi di pubblica sicurezza. I criteri utilizzati per l' individuazione delle opere da realizzare con il commissariamento tengono conto della complessità progettuale o esecutiva, ma anche del loro impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale e locale. Le infrastrutture da commissariare, previste nel Dpcm, sono in gran parte contenute nel documento di pianificazione strategica 'Italia Veloce', allegato al Documento di Economia e Finanza 2020, che ha definito un quadro di interventi strategici e prioritari per lo sviluppo del Paese. Alcune di queste opere sono anche inserite nella proposta del Piano nazionale di ripresa e resilienza. "Si tratta solo di un primo passo", aggiunge il Ministro. "In tempi brevi, dopo che avremo definito con il Parlamento e la Conferenza dei Presidenti delle Regioni i criteri generali per individuare le opere tenendo conto anche di quanto osservato nelle valutazioni espresse oggi dal Parlamento e dalla Conferenza, presenteremo una seconda lista di interventi per cui nominare dei commissari. Ma va ricordato che il ricorso al commissariamento non deve essere la prassi. È necessario, quindi,

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there's a banner for 'La tua guida al mercato di integrali naturali fermentati' with a 'REGISTRATI ORA' button. Below that, the FerPress logo and 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIARIA, LOCALI E VIABILITÀ' are visible. The main article headline reads 'Mims: dal Parlamento via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro'. To the right, there are several smaller news items and advertisements, including one for 'ITS ITALIA' and another for 'ANDREINO QUOTIDIANO D'ALTALETTERA'. The website layout is typical of a news portal with a clear header and multiple content columns.

procedere in parallelo per semplificare procedure e adempimenti ordinari e rafforzare la Pubblica amministrazione inserendo personale con specifiche competenze tecniche e nei settori dell' innovazione e della digitalizzazione". Tra le opere ferroviarie, inserite



FerPress

Focus

nel Dpcm che ha ricevuto il parere favorevole delle Commissioni parlamentari, sono incluse: la tratta ad alta velocità/alta capacità Brescia-Verona-Padova, il potenziamento della linea Venezia-Trieste, il potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice Salerno-Reggio Calabria e della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, la realizzazione dell' asse ad alta velocità/alta capacità Palermo-Catania-Messina, il ripristino della linea Palermo-Trapani (via Milo), la chiusura dell' anello ferroviario di Roma, il completamento del raddoppio dell' asse ferroviario pontremolese, la realizzazione di opere sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari, mentre l' intervento per il trasporto rapido di massa riguarda la Metro C di Roma. Tra le infrastrutture stradali, interventi sono previsti per il potenziamento della statale 106 Ionica, della strada statale Salaria, della statale 17 dell' Appennino abruzzese e appulo-sannitico, della statale garganica e della E 78 Grosseto-Fano. Le opere portuali riguardano la darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di Genova e il rilancio della cantieristica nel porto di Palermo. Per le infrastrutture idriche sono previsti interventi per la messa in sicurezza dell' Acquedotto del Peschiera (che serve l' Italia centrale e Roma) e di 10 dighe in Sardegna e Sicilia. Infine, sono previsti interventi in caserme e centri polifunzionali di pubblica sicurezza a Bologna, Catania, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma.

Mims: dal Parlamento via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro

Il Ministro Giovannini: "Ora procediamo rapidamente per realizzarle e per questo monitoreremo trimestralmente gli avanzamenti. A breve una seconda lista di opere da commissariare". 11 marzo 2021 - Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, accoglie " con soddisfazione " i pareri della Commissione Lavori Pubblici del Senato, delle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio (Dpcm) relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento. La settimana scorsa, durante un' audizione di fronte alle medesime Commissioni, il Ministro aveva ricordato alle Commissioni la necessità di procedere rapidamente all' adozione dei decreti. " Ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese", commenta il Ministro Giovannini. "Procederemo subito con il perfezionamento dell' iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro. Ne beneficerà tutto il Paese - afferma il Ministro - e in particolare il Mezzogiorno, dove è prevista la quota maggiore di investimento.

L' avvio delle attività fornirà anche uno stimolo all' occupazione e alla ripresa economica, consentendo uno spostamento del traffico a favore del trasporto ferroviario, in linea con l' obiettivo di uno sviluppo più sostenibile sul piano ambientale, una migliore tutela delle risorse idriche, minacciate dalla crisi climatica, il rafforzamento dei nostri porti e il miglioramento dei servizi di pubblica sicurezza . Sarà richiesto un impegno straordinario dei commissari, delle imprese e, in particolare, di chi lavorerà nei cantieri". A questo proposito, il Ministro richiama il protocollo sottoscritto con le parti sociali a dicembre 2020 che, in conformità con le norme del contratto nazionale, ottimizza i turni di lavoro, anche in squadre operanti sulle 24 ore e 7 giorni su 7, per rendere più veloci i cantieri delle infrastrutture commissariate e per favorire l' aumento di occupazione in condizioni di piena sicurezza. Nel complesso le opere soggette al commissariamento sono: 14 infrastrutture stradali, 16 infrastrutture ferroviarie, una metropolitana (la metro linea C di Roma), 12 infrastrutture idriche, 3 infrastrutture portuali, 12 infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza. Le 58 opere hanno finanziamenti già disponibili pari a circa 40 miliardi di euro, a fronte di un costo complessivo di 66,1 miliardi. Di questi, 26,9 miliardi sono destinati a infrastrutture localizzate al Sud, 21,6 miliardi per interventi situati al Nord e 17,6 miliardi sono indirizzati a opere nel Centro Italia. 46 miliardi di euro sono destinati alla realizzazione di opere ferroviarie, 10,8 a infrastrutture stradali, 5,8 miliardi per il trasporto rapido di massa, 1,7 miliardi per le infrastrutture portuali, 1,2 miliardi per le opere idriche e 538 milioni per presidi di pubblica sicurezza. I criteri utilizzati per l' individuazione delle opere da realizzare con il commissariamento tengono conto della complessità progettuale o esecutiva, ma anche del loro impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale e locale. Le infrastrutture da commissariare, previste nel Dpcm, sono in gran parte contenute nel documento di pianificazione strategica 'Italia Veloce', allegato al Documento di Economia e Finanza 2020, che ha definito un quadro di interventi strategici e prioritari per lo sviluppo del Paese. Alcune di queste opere sono anche inserite nella proposta del Piano nazionale di ripresa e resilienza. "Si tratta solo di un primo passo", aggiunge il Ministro. " In tempi brevi, dopo che avremo definito con il Parlamento e la Conferenza dei Presidenti delle Regioni i criteri generali per individuare le opere tenendo conto anche di quanto osservato nelle valutazioni espresse oggi dal Parlamento e dalla Conferenza,

Home > Circonavigazione > News > Mims: dal Parlamento via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro

Mims: dal Parlamento via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro

Il Ministro Giovannini: "Ora procediamo rapidamente per realizzarle e per questo monitoreremo trimestralmente gli avanzamenti. A breve una seconda lista di opere da commissariare".

11 marzo 2021 - Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, accoglie " con soddisfazione " i pareri della Commissione Lavori Pubblici del Senato, delle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio (Dpcm) relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento. La settimana scorsa, durante un' audizione di fronte alle medesime Commissioni, il Ministro aveva ricordato alle Commissioni la necessità di procedere rapidamente all' adozione dei decreti. " Ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese", commenta il Ministro Giovannini. "Procederemo subito con il perfezionamento dell' iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro. Ne beneficerà tutto il Paese - afferma il Ministro - e in particolare il Mezzogiorno, dove è prevista la quota maggiore di investimento.

presentiamo una seconda lista di interventi per cui nominare dei commissari. Ma va ricordato che il ricorso al commissariamento non deve essere la prassi. È necessario, quindi, procedere in parallelo per semplificare procedure e adempimenti ordinari



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Focus

e rafforzare la Pubblica amministrazione inserendo personale con specifiche competenze tecniche e nei settori dell'innovazione e della digitalizzazione". Tra le opere ferroviarie, inserite nel Dpcm che ha ricevuto il parere favorevole delle Commissioni parlamentari, sono incluse: la tratta ad alta velocità/alta capacità Brescia-Verona-Padova, il potenziamento della linea Venezia-Trieste, il potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice Salerno-Reggio Calabria e della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, la realizzazione dell'asse ad alta velocità/alta capacità Palermo-Catania-Messina, il ripristino della linea Palermo-Trapani (via Milo), la chiusura dell'anello ferroviario di Roma, il completamento del raddoppio dell'asse ferroviario pontremolese, la realizzazione di opere sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari, mentre l'intervento per il trasporto rapido di massa riguarda la Metro C di Roma. Tra le infrastrutture stradali, interventi sono previsti per il potenziamento della statale 106 Ionica, della strada statale Salaria, della statale 17 dell'Appennino abruzzese e appulo-sannitico, della statale garganica e della E 78 Grosseto-Fano. Le opere portuali riguardano la darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di Genova e il rilancio della cantieristica nel porto di Palermo. Per le infrastrutture idriche sono previsti interventi per la messa in sicurezza dell'Acquedotto del Peschiera (che serve l'Italia centrale e Roma) e di 10 dighe in Sardegna e Sicilia. Infine, sono previsti interventi in caserme e centri polifunzionali di pubblica sicurezza a Bologna, Catania, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma. Tags.

Dal Parlamento via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro

Roma Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, accoglie con soddisfazione i pareri della Commissione Lavori Pubblici del Senato, delle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio (Dpcm) relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento. Nell'elenco delle opere portuali ci sono la Darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di Genova (nella foto) e il rilancio della cantieristica nel porto di Palermo La settimana scorsa, durante un'audizione di fronte alle medesime Commissioni, il ministro aveva ricordato alle Commissioni la necessità di procedere rapidamente all'adozione dei decreti. Ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese, commenta Giovannini. Procederemo subito con il perfezionamento dell'iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro. Ne beneficerà tutto il Paese afferma il Ministro e in particolare il Mezzogiorno, dove è prevista la quota maggiore di investimento. L'avvio delle attività fornirà anche uno stimolo all'occupazione e alla ripresa economica, consentendo uno spostamento del traffico a favore del trasporto ferroviario, in linea con l'obiettivo di uno sviluppo più sostenibile sul piano ambientale, una migliore tutela delle risorse idriche, minacciate dalla crisi climatica, il rafforzamento dei nostri porti e il miglioramento dei servizi di pubblica sicurezza. Sarà richiesto un impegno straordinario dei commissari, delle imprese e, in particolare, di chi lavorerà nei cantieri. A questo proposito, il ministro richiama il protocollo sottoscritto con le parti sociali a dicembre 2020 che, in conformità con le norme del contratto nazionale, ottimizza i turni di lavoro, anche in squadre operanti sulle 24 ore e 7 giorni su 7, per rendere più veloci i cantieri delle infrastrutture commissariate e per favorire l'aumento di occupazione in condizioni di piena sicurezza. Nel complesso le opere soggette al commissariamento sono: 14 infrastrutture stradali, 16 infrastrutture ferroviarie, una metropolitana (la metro linea C di Roma), 12 infrastrutture idriche, 3 infrastrutture portuali, 12 infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza. Le 58 opere hanno finanziamenti già disponibili pari a circa 40 miliardi di euro, a fronte di un costo complessivo di 66,1 miliardi. Di questi, 26,9 miliardi sono destinati a infrastrutture localizzate al Sud, 21,6 miliardi per interventi situati al Nord e 17,6 miliardi sono indirizzati a opere nel Centro Italia. 46 miliardi di euro sono destinati alla realizzazione di opere ferroviarie, 10,8 a infrastrutture stradali, 5,8 miliardi per il trasporto rapido di massa, 1,7 miliardi per le infrastrutture portuali, 1,2 miliardi per le opere idriche e 538 milioni per presidi di pubblica sicurezza. I criteri utilizzati per l'individuazione delle opere da realizzare con il commissariamento tengono conto della complessità progettuale o esecutiva, ma anche del loro impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale e locale. Le infrastrutture da commissariare, previste nel Dpcm, sono in gran parte contenute nel documento di pianificazione strategica 'Italia Veloce', allegato al Documento di Economia e Finanza 2020, che ha definito un quadro di interventi strategici e prioritari per lo sviluppo del Paese. Alcune di queste opere sono anche inserite nella proposta del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Si tratta solo di un primo passo, aggiunge il ministro. In tempi brevi, dopo che avremo definito con il Parlamento e la Conferenza dei Presidenti delle Regioni i criteri generali per individuare le opere tenendo conto anche di quanto osservato nelle valutazioni espresse oggi dal Parlamento e dalla Conferenza, presenteremo una seconda lista di interventi per cui nominare dei commissari. Ma va ricordato che il ricorso al commissariamento non deve essere la prassi. È necessario, quindi, procedere in parallelo per semplificare procedure e adempimenti ordinari



Ship Mag

Focus

e rafforzare la Pubblica amministrazione inserendo personale con specifiche competenze tecniche e nei settori dell'innovazione e della digitalizzazione. Tra le opere ferroviarie, inserite nel Dpcm che ha ricevuto il parere favorevole delle Commissioni parlamentari, sono incluse: la tratta ad alta velocità/alta capacità Brescia-Verona-Padova, il potenziamento della linea Venezia-Trieste, il potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice Salerno-Reggio Calabria e della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, la realizzazione dell'asse ad alta velocità/alta capacità Palermo-Catania-Messina, il ripristino della linea Palermo-Trapani (via Milo), la chiusura dell'anello ferroviario di Roma, il completamento del raddoppio dell'asse ferroviario pontremolese, la realizzazione di opere sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari, mentre l'intervento per il trasporto rapido di massa riguarda la Metro C di Roma. Tra le infrastrutture stradali, interventi sono previsti per il potenziamento della statale 106 Ionica, della strada statale Salaria, della statale 17 dell'Appennino abruzzese e appulo-sannitico, della statale garganica e della E 78 Grosseto-Fano. Per le infrastrutture idriche sono previsti interventi per la messa in sicurezza dell'Acquedotto del Peschiera (che serve l'Italia centrale e Roma) e di 10 dighe in Sardegna e Sicilia. Le opere portuali riguardano la darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di Genova e il rilancio della cantieristica nel porto di Palermo. Infine, sono previsti interventi in caserme e centri polifunzionali di pubblica sicurezza a Bologna, Catania, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma.

Shipping Italy

Focus

Via libera al commissariamento della diga di Genova, della Darsena Europa e dei cantieri navali di Palermo

La Commissione Lavori Pubblici del Senato e le Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera si sono espresse a favore dello schema di decreto del Presidente del Consiglio relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento. Nell'elenco delle 58 opere, per un valore complessivo di 66 miliardi di euro, sono incluse anche tre infrastrutture portuali, ovvero la darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di Genova e la cantieristica del porto di Palermo. Ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese, ha commentato il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini. Procederemo subito con il perfezionamento dell'iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro. Tra i benefici citati dal ministro, oltre allo stimolo all'occupazione e alla ripresa economica anche, dunque, il rafforzamento dei nostri porti. Giovannini ha spiegato che dopo che avremo definito con il Parlamento e la Conferenza dei Presidenti delle Regioni i criteri generali per individuare le opere, tenendo conto anche del parlamento Parlamento e dalla Conferenza, presenteremo una seconda lista di interventi per cui nominare dei commissari, rimarcando però come questo iter non dovrà rappresentare una prassi. I criteri utilizzati per l'individuazione delle opere da realizzare con il commissariamento spiega il Ministero tengono conto della complessità progettuale o esecutiva, ma anche del loro impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale e locale. Le infrastrutture da commissariare, previste nel Dpcm, sono in gran parte contenute nel documento di pianificazione strategica Italia Veloce', allegato al Def 2020, che ha definito un quadro di interventi strategici e prioritari per lo sviluppo del Paese. Alcune di queste opere sono anche inserite nella proposta del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Ecco l'elenco completo delle 58 opere sul sito del Mims



Economia Trasporti

Infrastrutture, via libera a Decreto commissariamento di 58 opere

Ministro Giovannini: "Ora procediamo rapidamente per realizzarle"

(Teleborsa) - Il Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini accoglie "con soddisfazione" i pareri favorevoli della Commissione Lavori Pubblici del Senato e delle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera sul Decreto per il commissariamento di alcuni interventi infrastrutturali bloccati da tempo. Le infrastrutture da commissariare sono in gran parte contenute nel documento di pianificazione strategica 'Italia Veloce', allegato al Documento di Economia e Finanza 2020, che ha definito un quadro di interventi strategici e prioritari per lo sviluppo del Paese. Alcune di queste opere sono anche inserite nella proposta del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Si tratta di 58 opere - 14 infrastrutture stradali, 16 infrastrutture ferroviarie, una metropolitana (la metro linea C di Roma), 12 infrastrutture idriche, 3 infrastrutture portuali, 12 infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza - che verranno accelerate con turni di lavoro di 24 ore e 7 giorni su 7, per rendere più veloci i cantieri e per favorire l' aumento di occupazione in condizioni di piena sicurezza. La settimana scorsa, durante un' audizione di fronte alle medesime Commissioni, il Ministro aveva ricordato

alle Commissioni la necessità di procedere rapidamente all' adozione dei decreti. " Ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese", ha sottolineato il Ministro, aggiungendo "procederemo subito con il perfezionamento dell' iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro". Per Giovannini "ne beneficerà tutto il Paese" ed in particolar modo il Mezzogiorno, dove è prevista la quota maggiore di investimento. L' avvio delle attività fornirà anche uno stimolo all' occupazione e alla ripresa economica, consentendo uno spostamento del traffico a favore del trasporto ferroviario, una migliore tutela delle risorse idriche, il rafforzamento dei nostri porti e il miglioramento dei servizi di pubblica sicurezza. Le opere commissariate hanno un valore di oltre 66 miliardi di euro , di cui sono già disponibili finanziamenti per circa 40 miliardi di euro. Di questi, 26,9 miliardi sono destinati a infrastrutture localizzate al Sud , 21,6 miliardi per interventi situati al Nord e 17,6 miliardi sono indirizzati a opere nel Centro Italia. Circa 46 miliardi di euro sono destinati alla realizzazione di opere ferroviarie, 10,8 a infrastrutture stradali, 5,8 miliardi per il trasporto rapido di massa, 1,7 miliardi per le infrastrutture portuali, 1,2 miliardi per le opere idriche e 538 milioni per presidi di pubblica sicurezza. Le opere nel Dpcm Tra le opere ferroviarie , inserite nel Dpcm che ha ricevuto il parere favorevole delle Commissioni parlamentari, sono incluse: la tratta ad alta velocità/alta capacità Brescia-Verona-Padova , il potenziamento della linea Venezia-Trieste , il potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice Salerno-Reggio Calabria e della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia , la realizzazione dell' asse ad alta velocità/alta capacità Palermo-Catania-Messina , il ripristino della linea Palermo-Trapani (via Milo), la chiusura dell' anello ferroviario di Roma , il completamento del raddoppio dell' asse ferroviario pontremolese , la realizzazione di opere sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari , mentre l' intervento per il trasporto rapido di massa riguarda la Metro C di Roma. Tra le infrastrutture stradali, interventi sono previsti per il potenziamento della statale 106 Ionica, della strada statale Salaria , della statale 17 dell' Appennino abruzzese e appulo-sannitico, della statale garganica e della E 78 Grosseto-Fano . Le opere portuali riguardano la darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, there's a navigation bar with 'teleborsa' logo and various menu items like 'Home', 'Notizie', 'Analisi di Borsa', etc. The main article headline reads: 'Infrastrutture, via libera a Decreto commissariamento di 58 opere'. Below the headline, there's a sub-headline: 'Ministro Giovannini: "Ora procediamo rapidamente per realizzarle"'. The article text is partially visible, starting with 'Il Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini accoglie "con soddisfazione" i pareri favorevoli della Commissione Lavori Pubblici del Senato e delle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera sul Decreto per il commissariamento di alcuni interventi infrastrutturali bloccati da tempo. Le infrastrutture da commissariare sono in gran parte contenute nel documento di pianificazione strategica "Italia Veloce", allegato al Documento di Economia e Finanza 2020, che ha definito un quadro di interventi strategici e prioritari per lo sviluppo del Paese. Alcune di queste opere sono anche inserite nella proposta del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Si tratta di 58 opere - 14 infrastrutture stradali, 16 infrastrutture ferroviarie, una metropolitana (la metro linea C di Roma), 12 infrastrutture idriche, 3 infrastrutture portuali, 12 infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza - che verranno accelerate con turni di lavoro di 24 ore e 7 giorni su 7, per rendere più veloci i cantieri e per favorire l' aumento di occupazione in condizioni di piena sicurezza. La settimana scorsa, durante un' audizione di fronte alle medesime Commissioni, il Ministro aveva ricordato alle Commissioni la necessità di procedere rapidamente all' adozione dei decreti. " Ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese", ha sottolineato il Ministro, aggiungendo "procederemo subito con il perfezionamento dell' iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro". Per Giovannini "ne beneficerà tutto il Paese" ed in particolar modo il Mezzogiorno, dove è prevista la quota maggiore di investimento. L' avvio delle attività fornirà anche uno stimolo all' occupazione e alla ripresa economica, consentendo uno spostamento del traffico a favore del trasporto ferroviario, una migliore tutela delle risorse idriche, il rafforzamento dei nostri porti e il miglioramento dei servizi di pubblica sicurezza. Le opere commissariate hanno un valore di oltre 66 miliardi di euro , di cui sono già disponibili finanziamenti per circa 40 miliardi di euro. Di questi, 26,9 miliardi sono destinati a infrastrutture localizzate al Sud , 21,6 miliardi per interventi situati al Nord e 17,6 miliardi sono indirizzati a opere nel Centro Italia. Circa 46 miliardi di euro sono destinati alla realizzazione di opere ferroviarie, 10,8 a infrastrutture stradali, 5,8 miliardi per il trasporto rapido di massa, 1,7 miliardi per le infrastrutture portuali, 1,2 miliardi per le opere idriche e 538 milioni per presidi di pubblica sicurezza. Le opere nel Dpcm Tra le opere ferroviarie , inserite nel Dpcm che ha ricevuto il parere favorevole delle Commissioni parlamentari, sono incluse: la tratta ad alta velocità/alta capacità Brescia-Verona-Padova , il potenziamento della linea Venezia-Trieste , il potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice Salerno-Reggio Calabria e della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia , la realizzazione dell' asse ad alta velocità/alta capacità Palermo-Catania-Messina , il ripristino della linea Palermo-Trapani (via Milo), la chiusura dell' anello ferroviario di Roma , il completamento del raddoppio dell' asse ferroviario pontremolese , la realizzazione di opere sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari , mentre l' intervento per il trasporto rapido di massa riguarda la Metro C di Roma. Tra le infrastrutture stradali, interventi sono previsti per il potenziamento della statale 106 Ionica, della strada statale Salaria , della statale 17 dell' Appennino abruzzese e appulo-sannitico, della statale garganica e della E 78 Grosseto-Fano . Le opere portuali riguardano la darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di

Genova e il rilancio della cantieristica nel porto di Palermo . Per le infrastrutture idriche sono previsti interventi per la messa in sicurezza dell' Acquedotto del Peschiera (che serve l' Italia centrale e Roma) e di 10 dighe in Sardegna e Sicilia . Infine, sono previsti interventi in caserme e



TeleBorsa

Focus

centri polifunzionali di pubblica sicurezza a Bologna, Catania, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma.

Sviluppo sostenibile per il sistema Italia, si integrino le economie di Nord e Sud in un'ottica mediterranea

Il documento che pubblichiamo è il frutto di una serie di incontri sul tema: 'Governare l' Italia oggi' svoltisi tra la fine dello scorso anno e l' inizio di questo al quale hanno preso parte personalità provenienti da diverse realtà accademiche e scientifiche. Consegnato al presidente del Consiglio Mario Draghi, il documento che vuol promuovere un "fondamentale riposizionamento del nostro Paese". è sottoscritto da Luigi Paganetto, Adriano Giannola, Alessandro Corbino, Leandra D' Antone, Mario Panizza, Flavia Marzano, Giandomenico Magliano, Vincenzo Scotti. Premessa Per impostare una proposta di rilancio del Mezzogiorno, una proposta concepita in logica di 'sistema', è opportuno effettuare, prima, una sintetica analisi sul lungo periodo di stasi e di inimmaginabile atarassia che ha caratterizzato la gestione della politica per il Mezzogiorno da parte dello Stato. Occorre inserire le proposte per il Mezzogiorno in una strategia di ricomposizione di sistema e quindi di sviluppo sostenibile, che trovi la sua collocazione nel quadro in cui oggi si muove l' Europa, in maniera non assistenziale e riducendo le diseguaglianze che impediscono livelli coerenti e omogenei, basilari per la qualità della vita. Occorre rimettere in moto, attraverso il Recovery Plan , il Mezzogiorno in modo sinergico con il Centro-Nord e con una visione unitaria, indispensabile per il rilancio di entrambe le macro-aree e funzionale a un riequilibrio del Paese e a ristabilire la sua posizione in Europa e nel Mediterraneo, superando il dualismo storico dell' economia e della società italiana. Per farlo occorre partire dal quadro competitivo in cui la stessa Europa si colloca e le sfide che deve fronteggiare. Oggi siamo concentrati, come è giusto che sia, sulla pandemia e sulla crisi devastante che stiamo vivendo. Molto è stato fatto. L' abbandono delle regole di Maastricht, il cambio di rotta della politica monetaria della BCE e il programma d' intervento del Next Generation EU ci assicurano un contesto in cui è possibile la ripresa. Ma non bisogna dimenticare che la EU, nel momento in cui è impegnata a superare il quadro pandemico, si trova a fare i conti con lo straordinario cambiamento globale che si è prodotto in questi anni, a cui deve rispondere come già aveva cominciato a fare al momento dell' insediamento della nuova Commissione. Due sono gli aspetti chiave: Il primo, che ci riguarda da vicino, è il mancato aumento della produttività (per il quale occupiamo gli ultimi posti) a dispetto dei grandi progressi della tecnologia e dell' aumento degli investimenti in intangibles, quali software e intelligenza artificiale. Il secondo, è la riduzione delle catene del valore collegata ai rischi e alle incertezze di un mondo dominato dalla pandemia che determina un nuovo assetto della competizione tra le diverse aree del mondo. Rispetto ad esso contano, perché influenzano la produttività, le tendenze di lungo periodo dell' invecchiamento della popolazione europea e le sue conseguenze rispetto a welfare e crescita, anche se esso potrebbe essere in parte bilanciato dagli effetti positivi di migrazioni ben regolate. Le questioni della transizione energetica e quella dei conflitti commerciali in corso per la supremazia tecnologica, sono aspetti importanti di questa competizione tra aree del mondo. Questo quadro ci consegna un mondo in cui la EU si trova a confrontarsi con aree del mondo che sono, oggi, rispetto al nostro Continente, in una situazione di vantaggio relativo. Anche se l' integrazione tra le diverse aree del mondo tende a ridefinirsi, è con le 'nuove fabbriche del mondo', come quella già realizzata dai Paesi del sud-est asiatico dell' ASEAN, che bisogna confrontarsi. Conta, in questo quadro, la capacità dell' Europa di puntare su quella leadership tecnologica e quella capacità d' innovazione, diminuita nel tempo



e che, intanto, è diventata il terreno di scontro tra Usa e Cina. Dobbiamo quindi ricordare che non ci sono soltanto i grandi del mondo (a cominciare da Cina, Usa e Giappone) ma avanzano nuovi competitors globali, come i Paesi del sud est asiatico e le nuove aggregazioni di libero scambio,



Ildenaro.it

Focus

quale la recente (Rcep) tra Asean, Australia, Cina e Giappone. Gli effetti, per il nostro Paese cominciano a vedersi nella composizione dell' export, in particolare - nel nostro caso - con l' aumento del peso dei prodotti intermedi rispetto ai prodotti finiti. Da ultima, è entrata in vigore, il primo gennaio 2021, l' area di libero scambio dei 44 paesi dell' Africa che, con una popolazione di oltre un miliardo e duecento milioni di persone e 2.500 miliardi di dollari di PIL, è la più rilevante nel mondo. Un' area di particolare interesse prospettico per la UE e soprattutto per noi, integralmente sponda del Mediterraneo. La conclusione è che ciò che sta accadendo dovrebbe spingere la EU a crearsi nuovi spazi economici, a cominciare da quelli più immediatamente realizzabili, quelli della sponda sud. Non solo. Nel momento in cui si dovesse abbracciare una prospettiva mediterranea, occorre che alla scelta di area si associno progetti d' investimento in grado di aumentare la produttività, sia che si tratti di progetti per la transizione ecologica che di scelte a favore di quella digitale. Il trinomio deve essere: area - tecnologia - produttività. Un' Europa che guardi al Mediterraneo non sarebbe solo un grande vantaggio per il nostro Mezzogiorno ma lo sarebbe anche per il Paese e per l' insieme della EU perché aprirebbe nuovi spazi commerciali con le nuove rotte del commercio e con l' adozione di tecnologie, cui i Paesi della sponda sud potrebbero partecipare, come è facile pensare per il caso delle grandi reti e dei collegamenti di energia solare da realizzare nelle aree desertiche del Sahara. A livello del nostro territorio, la politica economica dovrebbe tenere conto, sia nelle sue linee generali che in quelle previste dal PNRR, dell' esigenza di puntare sull' innovazione, prendendo in considerazione le opzioni d' investimento in infrastrutture e logistica coerenti con questa prospettiva, nel momento in cui, ad esempio, ecosostenibilità e tecnologie digitali si applicano alle scelte in materia portuale. Questa scelta strategica complessiva può avere grande effetto sullo sviluppo del Mezzogiorno se si traduce in interventi che tengono adeguato conto dell' innovazione collegata con le nuove tecnologie che porta con sé aumenti di produttività. Così le scelte a favore degli investimenti sulla portualità devono essere tradotte in progetti in cui le tecnologie informatiche e l' intelligenza artificiale consentono la movimentazione di merci e container, con l' efficienza dei porti come Rotterdam, oppure sistemi di gestione del traffico navi che minimizzino, come a Singapore, l' alternarsi delle navi in ingresso/uscita e della loro permanenza in banchina. O, ancora, sistemi di rifornimento del carburante che riducano i tempi necessari e che, magari, includano impianti di distribuzione a banchina del gas metano per le navi che, in numero crescente, stanno utilizzando motori a gas per rispondere alla normativa per un Mediterraneo pulito. Discorso analogo vale per la mobilità realizzata sia su strada che per ferrovia. Non basta costruire autostrade e ferrovie se non si aumenta la loro efficienza e capacità di produrre valore aggiunto, realizzando investimenti con reti di controllo e gestione del traffico che, attraverso l' impiego del digitale e dell' intelligenza artificiale, consentano di realizzare i servizi necessari ad un' economia competitiva, che non significa soltanto treni ad alta velocità. Altrettanto si può dire per le Zone Economiche Speciali che sono tali non solo perché consentono l' aggregazione di nuove attività e hanno regimi fiscali di vantaggio ma anche perché realizzano un reticolo di servizi interconnessi, che sono la condizione per realizzare lo sviluppo di queste aree. Tutto ciò impone di porre rapidamente rimedio agli effetti - per noi tutt' altro che positivi - di aver a lungo indugiato e "guardato altrove". Effetti che ci ricordano che non siamo più ai vertice delle "catene del valore", che un tempo si chiamavano, prosaicamente, rapporti di fornitura e subfornitura. Ormai abbiamo perso il bandolo della matassa, non siamo più registi e facciamo fatica a non scendere nella catena gerarchica per restare contoterzisti di lusso della ricca Mittel Europa, dalla quale il nostro "nord", via via, si allontana. È tardi per sperare che, a valle della lunga inerzia strategica, un' attenta manutenzione sia sufficiente a evitare i rischi della marginalità. Un motivo in più - dopo lo shock della pandemia - per non illuderci su un "rilancio", frutto di accorte riforme e sapienti messe a punto del modello vigente e del quale sono interpreti le presunte locomotive trainanti delle Regioni che coltivano l' illusione progettuale dell' autonomia rafforzata. Le evidenze ormai ventennali, via via più chiare (delle quali non è politicamente corretto parlare), contraddicono l' ostinata adesione al

modello di 'Regioni locomotiva' secondo il quale, per riprendere a far crescere il Paese, occorre "far correre Milano, anche a costo di rallentare - momentaneamente! - Napoli". L' evidenza consolidata, fornita dal confronto delle regioni italiane con quelle dell' unione a 28 Paesi, è chiarissima come



Ildenaro.it

Focus

si evince dalla tabella che segue. Pil pro capite delle regioni rispetto alla media Ue a 28 in PPA e variazioni nella graduatoria La scontata marginalizzazione delle regioni del Sud (ormai ultime tra le 280 dell' UE) è solo un aspetto del declino generalizzato che, a sua volta, si articola in una disgregazione strutturale del blocco delle restanti regioni. Il Centro-Nord si scompone infatti in tre gruppi: Umbria e Marche, in avanzato processo di meridionalizzazione. Toscana, Piemonte, Liguria, Friuli Venezia Giulia, che viaggiano rapidamente verso livelli di reddito pro capite inferiori alla media UE. Del resto del Settentrione, la triplice territoriale Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto, pur decisamente al di sopra della media UE, è in rapido deterioramento, con un trend che - se si conferma - in meno di un quinquennio, la porterebbe a raggiungere gli altri due gruppi, con il risultato di far scendere il Paese al di sotto delle medie UE. Nel giro di un quinquennio Veneto, Emilia Romagna, Lombardia, quindi, sarebbero regioni "ricche" di un Paese in ritardo complessivo di sviluppo con una capitale - "Milano" - che già dal 2018 è uscita dal novero delle principali aree metropolitane dell' Ue. È opportuno procedere da un' onesta presa d' atto della patologica condizione del Paese, consolidatasi nel corso degli anni, ben prima della pandemia, con criticità che investono progressivamente tutto il 'sistema', ivi incluse le aree motrici. Esse scontano e patiscono il ruolo fattosi sempre più marginale e frenante di aree che rappresentano - con oltre il 40% del territorio nazionale e più del 30% dei cittadini - un fondamentale mercato interno, da anni in progressivo ridimensionato. L' utilizzo delle risorse del Recovery Fund (RF) impone di fissare precisi obiettivi, varare progetti, definire un percorso che impegni le risorse entro il 2023, da spendere entro il 2026. Per ottemperare al duplice vincolo delle condizionalità e della tempistica va esplicitata in primis una visione realistica, immediatamente operativa, capace di porre mano alla fondamentale esigenza di connettere il Paese e di ridurre, con la ripresa dello sviluppo, le disuguaglianze economiche e sociali che - come la UE sottolinea - minano alla base il Sistema Italia. Il Progetto di sistema A questo scopo, occorre definire un chiaro Progetto di Sistema che - per quanto attiene al ruolo che compete al settore pubblico - sia incardinato su interventi produttivi, non assistenziali, in conto capitale, organicamente finalizzati a sostenere e migliorare le performance delle imprese e a recuperare il contributo di quel 40% di territorio e di oltre il 30% di cittadini per rimettere in moto il Mezzogiorno nell' ottica nazionale euromediterranea. In questo spirito va colta l' opportunità (da decenni trascurata) di partecipare in posizione centrale al governo del Mediterraneo, il luogo che più radicalmente la globalizzazione ha investito e reso strategico e nel quale l' Unione e noi - unico grande Paese dell' Unione esclusivamente mediterraneo - siamo invece a rischio di una progressiva emarginazione. La scontata marginalizzazione delle regioni del Sud (ormai ultime tra le 280 dell' UE) è solo un aspetto del declino generalizzato che, a sua volta, si articola in una disgregazione strutturale del blocco delle restanti regioni. Il Centro-Nord si scompone infatti in tre gruppi: Umbria e Marche, in avanzato processo di meridionalizzazione. Toscana, Piemonte, Liguria, Friuli Venezia Giulia, che viaggiano rapidamente verso livelli di reddito pro capite inferiori alla media UE. Del resto del Settentrione, la triplice territoriale Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto, pur decisamente al di sopra della media UE, è in rapido deterioramento, con un trend che - se si conferma - in meno di un quinquennio, la porterebbe a raggiungere gli altri due gruppi, con il risultato di far scendere il Paese al di sotto delle medie UE. Nel giro di un quinquennio Veneto, Emilia Romagna, Lombardia, quindi, sarebbero regioni "ricche" di un Paese in ritardo complessivo di sviluppo con una capitale - "Milano" - che già dal 2018 è uscita dal novero delle principali aree metropolitane dell' UE. Il Mediterraneo, insieme ai paesi dell' Africa sub Sahariana è l' area al mondo a più forte aumento demografico: per i Paesi rivieraschi del bacino si prevede, nei prossimi tre decenni, un aumento di popolazione dagli attuali 593 milioni a oltre 790 milioni e un significativo sviluppo delle relative economie, che costituiscono non solo il serbatoio delle giovani generazioni ma anche di fonti energetiche rinnovabili, di importanti giacimenti di gas e delle materie prime di base. La sponda nord, ricca di risorse finanziarie e di cultura tecnica e scientifica, potrà candidarsi ad accompagnare questo sviluppo confermando il ruolo di un mare che, più che

una barriera insormontabile, da sempre unisce. L' obiettivo è quello di consolidare un aspetto di cruciale rilevanza della politica euromediterranea, che è fondamentale per il nostro ruolo. L' upgrading del sistema portuale meridionale, l' effettiva operatività delle ZES consentono di strutturare in modo efficiente le funzioni logistiche dell' intermodalità e della trasversalità



Ildenaro.it

Focus

territoriale a cui deve concorrere la progressiva, rapida attivazione di un sistema di Autostrade del Mare (da tempo annunciata e mai adeguatamente sviluppata), fattore di ulteriore nostro vantaggio, sul versante della transizione energetica e della sostenibilità ambientale. Sarà così realizzata la missione di fare del "nostro" Mediterraneo, la grande piazza di un mercato di scambio, riscattando le nostre inerzie strategiche che lo hanno reso, fino ad ora, un passivo mare di transito. Percorso per un ragionamento Il percorso operativo è proposto in forma schematica, da dettagliare in diverse e opportune articolazioni, così come i parziali riferimenti territoriali rappresentano un' esemplificazione del principio guida per raggiungere l' obiettivo. L' istituzione, nel 2018, delle prime quattro ZES nei porti di Napoli, Bari, Taranto e Gioia Tauro, pone realisticamente il focus sul Mezzogiorno continentale; un disegno che si è ulteriormente arricchito ora che al Quadrilatero continentale si affiancano le ZES siciliane (Augusta-Catania) e quelle della Sardegna e dell' Abruzzo. Con riferimento al Recovery Fund e alle relative priorità, va sottolineato che con il sistema imperniato su un Cluster di ZES, l' Italia affronta e struttura, in termini di mercato, il tema euro-mediterraneo, congiuntamente a quello della transizione energetica e della sostenibilità del green new deal . Questa complementarità dovrebbe tradursi in protocolli che rendano completamente chiaro e codificato, in sede UE, la valorizzazione della "risorsa mediterranea" quale fattore decisivo per realizzare gli obiettivi proposti per il 2030 e, ancor di più, per il 2050. Da ciò, la legittimazione della priorità di una strategia infrastrutturale e logistica sostenibile volta alla realizzazione del Southern Range : un' incombenza che spetta prima di tutto a noi illustrare, promuovere, realizzare e governare a beneficio dell' intera UE. Questa scelta strategica complessiva può avere effetto sullo sviluppo del Mezzogiorno se si traduce in interventi che tengono adeguato conto dell' innovazione collegata con le nuove tecnologie che porta con sé aumenti di produttività. Vertici, perimetro, area del Sistema Mezzogiorno interconnesso: Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro, Palermo, Catania, Cagliari ed Abruzzo: otto sistemi portuali che, interconnessi e sincronizzati , possono attivare lo sviluppo di una vasta area, coinvolgendo direttamente oltre 20 milioni di cittadini. A questi Cluster il compito di ricostruire il nostro ruolo mediterraneo. Quei vertici sono molto più di otto protagonisti scesi in campo: ad essi spetta di avviare velocemente un percorso progressivamente operativo. Le ZES, centrate, in base alla legge istitutiva 123 del 3 agosto 2017, su retroporti e distripark , rappresentano, nell' assoluto grigiore delle politiche di sviluppo, una quasi preterintenzionale discontinuità - rimasta fino ad ora inattiva - da rendere rapidamente operativa per non ricadere nell' inerzia strategica. Lo sviluppo del "perimetro", oltre a proiettare con più intensità ed efficacia quei territori nel mondo, consente di mirare ad un risultato altrettanto rilevante e nuovo: quello di attivare una infrastrutturazione sostenibile dell' area vasta del Mezzogiorno continentale e, con una sapiente tessitura, di potenziarla e, connettendola, di valorizzarla. Questo, è il solo vero modo per contrastare la fragilità e la crescente marginalità di estesi territori - le "zone interne"- che tali rimarranno finché non si guarda al sistema come a un contenitore organico che, a partire dalle sue aree metropolitane, è dotato di competenze, di risorse produttive, di infrastrutture da sviluppare e integrare con un Progetto organico di Sistema da raccordare con l' intero Paese. Il Progetto, articolato in Opzioni di Sistema Sostenibile, è essenziale per imboccare percorsi credibili, utilizzando strumenti disponibili. Ammesso e non concesso che la retorica del "tornare a crescere" venga superata, va parimenti liquidata l' incapacità di tradurre in atti concreti questa priorità. Essa è emblematicamente illustrata dal limitato uso del Fondo Coesione e Sviluppo 2014 - 2020 o dalla mancata realizzazione della serie di opere della Legge Obiettivo, approvate sin dal 2014 come, solo a titolo di esempio: un lotto della strada statale 106 Jonica, l' asse viario Caianello - Benevento (Telesina), l' Agrigento - Caltanissetta, la Palermo - Agrigento, l' asse AV/AC Palermo - Messina - Catania, il collegamento tra l' autostrada A1 ed il porto di Bari, il collegamento tra il porto di Napoli e la piastra logistica di Nola - Marcellanise, l' asse viario Maglie - Santa Maria di Leuca. Tutte queste, tuttavia, sono responsabilità meno gravi di ciò che, invece, è stata la completa assenza di una strategia concreta e misurabile per il rilancio

organico del Mezzogiorno. Questa assenza, solo oggi, la misuriamo proprio esaminando le azioni annunciate e rimaste tali. Ai fini di avviare il Progetto di Sistema Sostenibile ci riferiamo prioritariamente a: un 'Piano per il Sud e la coesione territoriale', presentato ufficialmente a Gioia Tauro un anno fa e rimasto solo un atto programmatico;



Ildenaro.it

Focus

le Zone Economiche Speciali (ZES) rimaste una interessante delimitazione spaziale e prive di ogni supporto tecnico - economico e di ogni strumento procedurale in grado di attrarre interessi imprenditoriali; le realtà portuali, sempre del Mezzogiorno, escluso il caso Gioia Tauro, che non hanno avuto dal Governo nessun supporto per essere in grado di diventare competitive nel teatro economico del Mediterraneo; consentendo, nel frattempo, la crescita di porti come Algeciras, Valencia e Pireo (15 milioni di TEU in soli tre porti mentre il nostro Paese è fermo a 10 milioni di TEU) Partendo, quindi, dal Piano del Sud, riteniamo opportuno ribadire che una pianificazione dedicata al Mezzogiorno o una lettura del Mezzogiorno come dimensione geografica a se stante, è un comportamento antitetico a ciò che invece riteniamo approccio di 'sistema'. E l' approccio di 'sistema' impone una lettura organica e unica dell' intero assetto Paese: sarebbe bene produrre subito un documento organico del rilancio ed dell' ottimizzazione della offerta infrastrutturale e logistica del Paese, in un' ottica di sviluppo sostenibile euromediterraneo. Riguardo a ciò si ritiene utile ed indispensabile prendere come riferimento l' ultima edizione delle Reti TEN - T in cui non sono presi come riferimento portante solo i Corridoi ma anche i nodi metropolitani e i nodi logistici (porti, interporti e aeroporti). Ebbene, tale documentazione, supportata da una corretta verifica da parte della Banca Europea degli Investimenti (BEI), rappresenta, senza dubbio, una base utilissima che annulla la storica ghetizzazione che ha caratterizzato il rapporto tra organo centrale e Mezzogiorno. Rileggendo, quindi, con la massima umiltà tale documentazione, scopriremmo quanto sia essenziale - nella realtà meridionale - l' assetto funzionale dei nodi. La qualità e la incisività delle realtà urbane - grandi e medie - del Sud sono il riferimento portante della crescita e dello sviluppo e la organizzazione della offerta trasportistica di tali aree per le quali - sia quella interna sia quella fra le varie realtà - costituisce senza dubbio una forte penalizzazione per i bilanci familiari: il costo del trasporto pubblico locale per le famiglie residenti del Mezzogiorno supera i 12 miliardi di euro l' anno. Basterebbe trasferire nelle realtà del Mezzogiorno il modello 'Metrebus' per dare vita ad una prima proposta di 'sistema'. In merito alle Zone Economiche Speciali (ZES), è necessario seguire un preciso codice comportamentale: in particolare, in tutto il Paese, il numero di tali Zone va contenuto a quelle ubicate nel Mezzogiorno continentale con l' aggiunta di quella centrata nel porto di Augusta in Sicilia. Ma quali sono le condizioni di convenienza di tali aree? senza dubbio: regime fiscale di vantaggio, che contempla l' abbattimento totale della tassazione su alcune tipologie di imprese; procedure amministrative semplificate; possibilità di rimpatrio agevolate di investimenti e profitti; zone doganali intercluse, dazi ridotti su importazioni, esenzione su tasse per esportazione; canoni di concessione agevolati. necessarie bonifiche dei retroporti da destinare a distripark Queste condizioni vanno reinventate e gestite con un' ottica manageriale e privatistica e non, come avvenuto finora nelle realtà meridionali, come enti para-pubblici esposti al rischio di veri fallimenti programmatici. Ma la cosa principale è un immediato confronto con gli Uffici della Unione Europea, per costruire e concordare insieme alcune condizioni e alcuni vincoli che possono davvero cambiare le attrazioni del mondo imprenditoriale verso tali realtà. Occorre cioè evitare che si ripeta quanto successo ultimamente con la norma sulla decontribuzione per le attività imprenditoriali nel Sud che, inserita nella Legge di Stabilità 2021, è stata solo in extremis autorizzata dalla Unione Europea. Questa proposta complessiva si accompagna a una attenta analisi degli interessi dei Paesi della Unione Europea nei confronti del Mediterraneo. In particolare, nei lavori che portarono alla definizione del Corridoio Rotterdam - Genova e del Corridoio Baltico - Adriatico appare in modo evidente l' interesse dei Paesi del Nord Europa (Olanda, Danimarca, Svezia e Germania) di interagire e di integrarsi sistematicamente con il bacino del Mediterraneo. Per l' Italia non è stato facile far capire l' importanza del collegamento tra Genova ed i valichi del Sempione e del San Gottardo ed ora, finalmente, i lavori - dopo anni di blocco e di ripensamenti - stanno andando avanti. Non possiamo neppure sottovalutare quanto sia stato lungo l' iter autorizzativo del tunnel che attraverserà il Fehmarn Belt. Entrambe le opere stanno ormai in fase realizzativa, come in fase realizzativa è il valico

ferroviario del Brennero. In realtà il Nord Europa ha scoperto la importanza della osmosi tra la parte più settentrionale della Unione ed il teatro economico del Mediterraneo. Un teatro dove coesistono la Lombardia, la Regione più attiva e più ricca del Paese (almeno lo era prima della pandemia), Emilia Romagna, Veneto, parti del Piemonte, Liguria insieme ad una vasta area, quella del Mezzogiorno, con due grandi isole, ricca



Ildenaro.it

Focus

di potenzialità ma povera di infrastrutture, che ha tardato venti anni per scoprire che, se approntate, sarebbe possibile trasformare queste potenzialità in convenienze produttive. Solo in questi ultimi anni cominciamo a capire di aver regalato ai Paesi del Nord Europa questo accesso strategico e di non aver pensato che bisognava contestualmente rafforzare, nella sua interezza, il Corridoio Helsinki - La Valletta, quel Corridoio che trova anche nella continuità territoriale tra il continente Europa e la Sicilia le sue finalità strategiche; quel Corridoio che, a tutti gli effetti, è la vera spina dorsale della intera Unione; quel Corridoio che regala all' Italia le convenienze e le potenzialità nascoste dell' intero bacino del Mediterraneo. Molti diranno che, in fondo, la Unione Europea aveva approvato il collegamento stabile come progetto a se stante, sì con la stessa logica con cui aveva approvato e supportato segmenti chiave di Corridoi come il collegamento Copenaghen - Malmö o come il richiamato tunnel Fehmarn Belt e quindi la responsabilità è solo nostra, solo del Governo italiano; abbiamo scelto di non pensare alla grande; strano che, invece, per il tunnel Torino - Lione o per il Terzo valico dei Giovi tra Genova e Milano o, ancora, per il Brennero, avevamo pensato alla grande. Quali che siano state le intenzioni, il fatto è che in realtà abbiamo preferito non far partecipare ai vantaggi generati da questa osmosi strategica tra sistemi portuali del Nord Europa e quelli del settentrione del Paese l' intero sistema logistico del Mezzogiorno e abbiamo dimenticato che in tal modo rendevano la Sardegna e la Sicilia sempre più isole, sempre più aree estranee ad una possibile crescita con ciò sguarnendo il Mediterraneo, con il rischio di consegnarlo a interessi che riservano a noi e, per nostro tramite, all' Unione più il ruolo di ospiti che quello di protagonisti. Una nuova lettura del Sud da parte del Nord e del Paese Ma il Nord del Paese sa quanto è fondamentale il Mezzogiorno per la sua crescita? Forse no! Riteniamo di no perché, almeno cinque Regioni (Piemonte, Lombardia, Liguria, Veneto ed Emilia Romagna) sono sempre state convinte che, in fondo, le aree meridionali del Paese erano vere zavorre per la crescita non dell' intero Paese ma, soprattutto, per la crescita di questa macro regione che da sempre ha creato condizioni essenziali solo per la propria crescita. In realtà, se analizziamo le politiche portate avanti da ognuna delle cinque Regioni scopriamo che sia i Piani di Trasporto Regionali, sia i vari atti programmatici strategici tengono conto essenzialmente delle potenzialità e delle possibili evoluzioni presenti all' interno di ogni realtà regionale del Nord. Facciamo alcuni esempi: la produzione agro alimentare siciliana di aree come Pachino o Vittoria in Sicilia impiega 14 - 18 ore per raggiungere aree del Nord dove deve essere sottoposta ad una specifica fase caratterizzata sia dal packaging, sia dall' inserimento organico nei mercati. L' arco temporale di 14 - 18 ore, utilizzando il trasporto su strada, mentre per ferrovia la fascia temporale supera addirittura le 40 - 60 ore. La motivazione di tale lungo arco temporale, oltre ad essere dovuta all' assenza di una continuità territoriale tra la Sicilia ed il continente, è da ricercare nella assenza di infrastrutture stradali e ferroviarie adeguate e da un' incredibile disattenzione a sviluppare una efficace economia del mare, almeno a scala nazionale, attenta alle esigenze della domanda di trasporto e alla assurda dislocazione logistica sia delle aree di produzione, sia di quelle di aggregazione della domanda. Questo 'fastidio' logistico è un misurabile danno anche per le imprese del Nord e quindi per i possibili margini che, nella ulteriore trasformazione dei prodotti, tali imprese potrebbero ottenere dai mercati. Analizzando attentamente i percorsi e le provenienze di alcuni prodotti agro alimentari si scoprono dei veri paradossi: tonnellate di olio provenienti dalla Tunisia e sbarcate nel porto di Napoli o di Salerno, hanno, in termini di tempi e di costo della logistica, costi più vantaggiosi di prodotti analoghi provenienti dal Mezzogiorno. Altro esempio è quello relativo alla offerta turistica dell' intera area meridionale; una realtà che in termini paesaggisti e culturali incide per oltre il 50% nella offerta turistica del Paese e che, quindi, diventa una vera occasione, una vera convenienza strutturale che il Mezzogiorno offre alla economia del Centro Nord che, da sempre, gestisce i 'pacchetti turistici' del Sud e in tal modo utilizza l' offerta e la qualità turistica del Sud per incrementare il proprio Prodotto Interno Lordo. Riteniamo chiarire che con questi esempi intendiamo solo denunciare la miopia nel non sostenere le scelte

infrastrutturali strategiche ubicate nel Sud. Perché, in realtà, questo confronto finora non è stato fatto mai. E in proposito, l' allora Consigliere di Amministrazione della Cassa del Mezzogiorno, Pasquale Saraceno, più volte, con vari atti programmatici, aveva suggerito la possibilità di dare vita ad un confronto sistematico tra le due aree del Paese per



Ildenaro.it

Focus

costruire - insieme - tutte le possibili condizioni che erano alla base di un tessuto socio economico nuovo, un tessuto non più ghetizzato da logiche geografiche: Sud, Centro e Nord. Forse, l'ipotesi di Saraceno nasceva anche dal convincimento che sarebbe stato utile dare vita a vere Società per Azioni formate, addirittura, dalle Regioni Puglia e Veneto, dalle Regioni Liguria e Molise, dalle Regioni Sicilia e Friuli Venezia Giulia. Analogo discorso oggi andrebbe fatto tra alcune realtà portuali come il Porto di Napoli e quello di Ravenna o il Porto di Taranto e quello di Livorno o La Spezia. Sono tutte iniziative che sicuramente sconvolgono, in modo forte e sostanziale, le logiche con cui, finora, abbiamo considerato e analizzato gli ambiti territoriali e i relativi referenti politico - istituzionali; aggiungiamo che nella maggior parte dei casi gli elaborati progettuali e le fasi legate alle varie autorizzazioni sono vissute tenendo conto di riferimenti istituzionali locali, spesso supportati da strumenti normativi diversi e, soprattutto, per la componente urbanistica ed ambientale, spesso antitetici. Sicuramente quello che si sta cercando di proporre, quello che si sta tentando di costruire è ampiamente rivoluzionario; e forse è una iniziativa che inizialmente potrebbe non trovare ampi consensi ma queste naturali forme di cambiamento diventeranno, nel tempo, il lievito di un sistema Paese sostenibile non più caratterizzato da indicatori davvero inaccettabili, come il più volte richiamato Pil pro capite, come i livelli occupazionali, come la scarsa partecipazione delle Regioni del Sud nella formazione del Prodotto Interno Lordo del Paese. Per poter convincere tutti coloro che inizialmente vedranno queste proposte, queste innovazioni, come atti rischiosi e privi di convenienze per le singole realtà territoriali, sarà necessario prospettare, forse per la prima volta, quanto peserà, nei prossimi anni, nella crescita delle realtà del Paese ubicate soprattutto nella parte settentrionale, l'intero Mezzogiorno; e quanto si sia ormai vicini ad una misurabile irreversibilità proprio dei processi di crescita o di decrescita di parti del Paese che, mese dopo mese, anno dopo anno, stanno perdendo - soprattutto al Nord - storiche rendite di posizione e che reagiscono scambiando cause per effetti, arroccandosi invece di aprirsi all'innovazione strategica, disponibile e necessaria quale, appunto, la proiezione euro-mediterranea. Forse non ci stiamo rendendo conto che questa azione di attacco a tutte le categorie consolidate del Sud, a tutte le forme di approccio alla tematica 'Mezzogiorno', necessariamente annullerà competenze, schieramenti politici, organismi consolidati che, in modo gattopardesco, dal dopo guerra ad oggi, hanno preferito assicurare al Sud la immagine dell' assistenzialismo. Pensiamo che questo nuovo modo di leggere ed interpretare il Mezzogiorno andrebbe portato avanti da tutte le Regioni del Mezzogiorno in modo unitario perché solo in tal modo verrebbe meno proprio il provincialismo, il localismo tipico di un Mezzogiorno che come sommatoria di Regioni non è stato e non sarà mai in grado di formulare proposte con un respiro così ampio, con un respiro riformatore che, pur impostato proprio con l' istituzione della Cassa del Mezzogiorno, avevamo preferito ignorare perché convinti fosse solo una idea utopica. La frantumazione dei rapporti tra le regioni le regioni del Mezzogiorno e l' Organo centrale Ci riferiamo al rapporto tra un Governo centrale, ormai sempre più mutabile in termini di compagini, e un Mezzogiorno sommatoria di tessere di un mosaico che spesso non è più leggibile, di un mosaico che, nei fatti, forse non esiste neppure. In realtà avremo una Regione Puglia interessata essenzialmente della emergenza 'Taranto', la Regione Campania preoccupata dei mancati trasferimenti nel distretto industriale salernitano o nel distretto logistico Nola - Marciianise, la Regione Calabria preoccupata essenzialmente della emergenza 'forestale', la Regione Sicilia interessata a difendere tante potenziali portualità e reti ferroviarie ricche di lotti di costruzione mai terminati, la Regione Basilicata alla ricerca sempre di una rete ferroviaria efficiente, la Regione Molise in attesa sempre di uno spostamento dell' asse ferroviario adriatico, la Regione Sardegna sicura che nel prossimo biennio partiranno i lavori di adeguamento dell' asse viario 131 Carlo Felice. Queste tessere impazzite non saranno in grado di rappresentare all' organo centrale delle proposte che necessariamente dovranno essere a valle di riforme organiche. Cerchiamo di formulare in modo sintetico alcuni esempi: La riforma organica della offerta aeroportuale del Mezzogiorno . Di fronte a 13 impianti aeroportuali

adeguatamente strutturati come Napoli, Salerno, Foggia, Bari, Brindisi, Taranto, Crotone, Lamezia, Reggio Calabria, Catania, Comiso, Palermo e Trapani è urgente costituire una unica Società per Azioni in grado di ottimizzare al massimo le singole potenzialità. In fondo è un allargamento della esperienza degli aeroporti pugliesi che con la SEAP gestiscono i quattro aeroporti regionali. Una unica Società, oltre



Ildenaro.it

Focus

a contenere i costi di gestione, potrebbe anche dare vita ad una vera specializzazione dei singoli scali e, soprattutto, potrebbe attrezzare solo due di essi a un servizio cargo, in grado di rendere efficienti e funzionali i trasporti delle primizie del comparto agroalimentare; la riforma organica della offerta portuale del Mezzogiorno. Basterebbe dare vita ad una chiara distinzione tra la portualità finalizzata al transhipment e quella destinata ad altre attività e definire i porti di Cagliari, Augusta, Gioia Tauro e Taranto come gli unici HUB del Mezzogiorno preposti ad una simile attività e trasferire la gestione di tali HUB ad unica Società per Azioni. Le altre realtà portuali rimarranno legate a quanto previsto dall' attuale normativa. Il porto di Napoli, di Salerno, di Catania, di Palermo continueranno ad essere all' interno delle Autorità di sistema portuale. Una riforma sostanziale nella offerta di trasporto pubblico locale nelle aree urbane del Mezzogiorno. Perché questa peculiarità? Perché da una attenta analisi sulle realtà urbane del Mezzogiorno è emerso che il ripiano del disavanzo della gestione delle società che gestiscono il trasporto pubblico locale da sempre non è stato in grado di mantenere standard e livelli adeguati comparabili con quelli del centro nord del Paese ed in particolare, escluso la città di Napoli, in nessuna delle altre città si è in presenza di una offerta di trasporto di tipo metropolitano (escluso esempi parziali a Catania e a Salerno). La riforma dovrebbe consistere in una rivisitazione sostanziale dei parametri finora adottati e dovrebbe prevedere un Fondo Rotativo per la realizzazione di reti di trasporto metropolitano leggero. Questo primo approccio vuole solo essere un nuovo modo metodologico di essere 'Mezzogiorno'; di essere certamente portatore di esigenze non localizzabili in un determinato ambito territoriale, in un Comune o in una Regione, ma portatore di esigenze che trasformino le reali potenzialità dell' intero Mezzogiorno in fattori essenziali i una crescita sostenibile. Le emergenze e il cambiamento strutturale Ma questo possibile approccio, carico di volontà riformatrice, non può sottovalutare le seguenti sei distinte emergenze: Il peso della pandemia e il piano vaccinale che è una condizione vincolante e totalmente interdipendente con ogni scelta da coinvolgere direttamente ed indirettamente tutti i Dicasteri. La sottovalutazione del passato Governo nel redigere il Recovery Plan nel rispetto delle Linee Guida prodotte con 4 distinte note formali dalla Unione Europea che diventa, oggi, un altro pilastro obbligato da affrontare e da definire in tempi davvero inimmaginabili (30 - 40 giorni), cioè un arco temporale talmente limitato da imporre forse una richiesta di proroga di almeno due mesi. La lettura attenta del quadro finanziario, ricordando che l' ultima Legge di Stabilità, per non creare ulteriori aumenti del debito pubblico, ha preferito (vedi commi da 1036 a 1050) ricorrere alle risorse che arriveranno dal Recovery Fund e quindi creando seri problemi di disponibilità di 'cassa' almeno per il 2021 (si ritiene, infatti, che le disponibilità del Recovery Fund non arriveranno prima dell' autunno del 2021) In quasi tre anni si è ritardata la realizzazione della Trans Adriatic Pipeline (TAP); non si è gestita bene la crisi del centro siderurgico di Taranto (un intervento strutturale di risanamento dell' ambiente e un progetto per una transizione verso una area verde) e gestito male le crisi di molte attività produttive (oltre 150), senza risolvere in particolare il caso Termini Imerese, escluso i lavori dell' asse ferroviario AV/AC Napoli - Bari, tra l' altro avviati sin dal 2013; non si è realizzato praticamente nulla delle infrastrutture definite sin dal 2011, come l' asse stradale 106 Jonica, la Caianello - Benevento (Telesina), l' asse viario Maglie - Santa Maria di Leuca, l' asse ferroviario AV/AC Palermo - Messina - Catania, ecc. E, cosa ancor più grave, le imprese del Sud non possono ancora alleggerire i versamenti contributivi nei confronti dell' INPS (cioè lo sconto del 30% sulla quota a carico del datore di lavoro) perché ancora non si dispone del benessere della Unione Europea. Solo il 'reddito di cittadinanza' ha avuto un successo nel Sud: il 62% di circa un milioni di famiglie lo ha ottenuto; ancora una volta ha vinto l' assistenzialismo 'dannoso'. Non si è data attuazione alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, un' opera che rende funzionale la continuità del Corridoio Helsinki - La Valletta; il Corridoio infatti è un cordone ombelicale che non può ammettere soluzioni di continuità; a tale proposito è utile ricordare che proprio in questi giorni si sono avviati i lavori del tunnel del Fehmarn Belt e in tal modo il Corridoio Baltico - Adriatico non ha più soluzioni di continuità; così

rimane solo lo Stretto di Messina il tratto che non rispetta tale giusta caratteristica. Tra l' altro il ponte sullo stretto di Messina annulla il danno causato dalla attuale insularità, un danno stimato in modo approfondito dalla Società Prometeia, pari a circa 6 miliardi di euro all' anno come



Ildenaro.it

Focus

mancato contributo alla crescita del PIL. Sicuramente ci sono tante altre emergenze ma, senza dubbio, queste prima riportate sono tra le più incisive e più gravi; sono le criticità lasciate in eredità da Governi precedenti, criticità che erano drogate dai sistematici annunci e dalle continue anticipazioni su risultati da raggiungere. Guardando all'azione vorremmo sottolineare l'urgenza di affrontare alcune questioni urgenti che se non affrontate rischiano di influire negativamente sulle modalità e sui tempi che ci vengono dettati dalla UE in questo programma di ripresa e di sviluppo sostenibile. La prima, che sembra scontato, è quello di definire un programma a 100 giorni, in cui sarà bene che l'intera compagine di Governo lavori in modo collegiale; è necessario evitare che i singoli Dicasteri lavorino autonomamente perché le interazioni e le interdipendenze tra i vari Dicasteri in questa delicata fase diventano la condizione essenziale per riuscire a ricomporre le tessere socio - economiche del mosaico Paese. È, infatti, impensabile che la Ministra del Mezzogiorno possa produrre delle linee strategiche essenziali per la crescita del Sud senza lavorare, durante i primi 100 giorni, con la Ministra degli Affari Regionali, con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Ministro dell'Economia e delle Finanze ecc. In realtà siamo sempre più convinti che la caratteristica più forte di questo Governo debba essere proprio questa elevata carica di collegialità nel formulare le proposte, nel varare scelte. La seconda, relativa alla definizione delle riforme. Non entriamo in quelle relative alla 'Giustizia', alla 'Pubblica Amministrazione', all'"Ambiente", ecc. ma anche in questo caso diventa necessario che si pervenga alla definizione delle riforme misurando, caso per caso, le ricadute che ogni riforma provoca in comparti diversi. Siamo sicuri, ad esempio, che la riforma della Giustizia civile dovrà necessariamente essere affrontata leggendo, in modo capillare, le ricadute che si generano nel comparto delle costruzioni. Analogamente, la riforma del trasporto pubblico locale dovrà essere definita non solo dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ma anche dal Ministero dell'Ambiente, dal Ministero degli Affari Regionali e dal Ministero del Sud. Questa esigenza di complementarietà nasce proprio dalla esigenza di trasferire su mezzi pubblici la massima domanda di trasporto che invece usa ancora per oltre il 65% mezzi di trasporto privati. Occorre quindi rivedere le logiche con cui lo Stato, oggi, copre circa il 65% dei disavanzi delle società preposte alla gestione di una tale offerta di trasporto e forse occorre misurare quanto incida sulla produzione di CO2 e di polveri sottili tale trasporto e concordare con il Ministero dell'Ambiente la istituzione di un apposito Fondo rotativo capace di premiare le gestioni virtuose; tutto questo coinvolgendo le Regioni che, nel caso specifico, potrebbero concordare con lo Stato l'utilizzo delle risorse comunitarie (PON e POR) per implementare al massimo la offerta di trasporto pubblico su guida vincolata (metropolitane pesanti e leggere). La terza di natura strutturale: cercare che la esperienza che proprio in questi giorni sta partendo con la redazione del Recovery Plan non sia vissuta come una esercitazione finalizzata essenzialmente all'ottenimento di questo rilevante volano di risorse da parte della Unione Europea ma sia, soprattutto, una rivisitazione sostanziale del modo con cui la Pubblica Amministrazione deve, sia nelle attività ordinarie che in quelle straordinarie, reinventare se stessa per evitare che il fattore 'tempo' diventi un elemento che annulli la incisività e la concretezza delle scelte del Governo. Negli ultimi anni, specie con la crisi economica del 2008, abbiamo raggiunto una soglia di inefficienza elevatissima: il Governo decideva, il Parlamento approvava le scelte, il Presidente promulgava le Leggi e poi i Decreti Attuativi, cioè gli strumenti che davano consistenza operativa alle scelte, non venivano varati; in proposito solo un esempio: le risorse destinate per investimenti nella Legge di Stabilità 2020 per un valore di circa 20 miliardi, alla fine del 2020 non disponevano dei Decreti Attuativi e quindi le scelte del Governo e del Parlamento erano rimaste 'proposte' con grande soddisfazione - forse - del Ministero dell'Economia e delle Finanze. Come superare questa assurdità? Formulando le norme in modo tale da contenere anche i provvedimenti attuativi. Questo toglierà un po' di spazio alle attività mediatiche, agli annunci di Disegni di Legge varati salvo intesa ma, almeno, renderà più sicuro l'avanzamento concreto delle decisioni. La quarta, mirata alla rivisitazione della fase autorizzativa delle proposte progettuali relative

alle opere che si riterrà opportuno non solo inserire nel Recovery Plan ma in quel Programma di opere che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dopo un aggiornamento del Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Legge Obiettivo, intenda confermare. Ebbene, la fase autorizzativa, che mediamente impiega oltre 30 mesi (con



Ildenaro.it

Focus

punte di 70 mesi), deve ridursi in un arco temporale di soli 90 giorni. Trattasi della riforma senza dubbio più rilevante ma possibile; perché le motivazioni dei tempi lunghi e delle scadenze temporali non rispettate è legata alla frantumazione dei pareri e alla disarticolata tempistica con cui questi vengono prodotti; è necessario effettuare l'esame di ogni proposta in una sede unica con la presenza dei vari Dicasteri competenti, con la emissione contestuale di tutti i pareri, con la partecipazione della Corte dei Conti e con un unico esame definitivo del CIPE. Un'azione del genere è basilare per il Mezzogiorno dove dei 54 miliardi di risorse del Fondo di Coesione e Sviluppo, in sei anni, se ne sono impegnati solo 24 e spesi solo 7; dove su circa 26 miliardi di opere infrastrutturali approvate nel 2014 sono in corso di realizzazione solo interventi per un importo di circa 5 miliardi! La quinta. La questione urbana. L'attuale rischio sanitario ha generato un'ansia diffusa che si è combinata con una voglia di cambiamento, che va al di là dello stato, sia pur grave, che stiamo vivendo. In alcuni, non pochi, prevale il convincimento che alla fine di questa situazione eccezionale tutto sarà diverso: il nostro modo di lavorare, di vivere la città, di studiare, perfino la condizione abitativa. Nella contingenza attuale il modello abitativo delle nostre città appare inadeguato, inadatto a corrispondere alle necessità del distanziamento, indispensabile per ridurre, forse scongiurare, i rischi del contagio; questo però non può porre in discussione l'intero patrimonio edilizio esistente e, con esso, la base della vita associata. Al contrario, si deve partire dall'esistente, carico della cultura e delle abitudini che l'hanno prodotto, individuando, attraverso la strada della manutenzione e dell'adeguamento, le soluzioni capaci di corrispondere a un ventaglio di esigenze molto più ampio. Dal punto di vista della razionalizzazione urbanistica ed economica risulta prioritario sviluppare ogni ipotesi attraverso il riuso, e quindi il recupero. Ciò non solo per salvare i centri storici, che altrimenti scomparirebbero, ma per evitare di compromettere territori sui quali edificazioni non necessarie andrebbero a ridurre inutilmente l'ambiente naturale. Sicuramente in un borgo antico, confortevole dal punto di vista della qualità complessiva dell'ambiente, è più facile ricavare quello spazio di aria e luce che, nella maggior parte delle abitazioni intensive di molte periferie, appare impossibile ottenere. Eppure, attraverso interventi mirati, anche qui sarebbe possibile guadagnare buone condizioni di vita all'aperto, sfruttando cortili, balconi o terrazzi di copertura. Lo sforzo progettuale deve essere destinato il più possibile a correggere quanto esiste, sia moderno che antico, per adeguarlo, con sufficiente generosità, alle esigenze, purtroppo non sempre misurabili, piuttosto che a esercitarsi nella ricerca di modelli nuovi, di difficile impatto, soprattutto se non sperimentati e provati dalla cultura e dalle abitudini del posto. La sesta. Le semplificazioni ulteriori. Resta da sottolineare (infine) l'importanza che avranno nella vicenda gli aspetti di gestione 'giuridica'. Dal punto di vista sia delle normative che dovranno disciplinare l'adozione dei progetti, sia di quelle che riguarderanno il loro procedere verso i risultati programmati, sia di quelle che definiranno le responsabilità connesse alla decisione. Si tratta in verità di un problema generale che investe l'intera questione della riconduzione ad efficienza dell'azione amministrativa. Ma che - con riferimento alle opere del Piano - appare comunque di primario rilievo e ineludibile urgenza insieme con la complementare adozione di azioni di implementazione di nuove misure, rivolte ad una riduzione della incidenza dei ritardi da burocrazia (con un passaggio crescente al digitale), all'informatizzazione dei servizi pubblici (che potrebbe generare percorsi virtuosi di natura economica, con conseguente ricaduta in termini di posti di lavoro 2.0), ad una rivisitazione della legge sull'antiriciclaggio (e/o autoriciclaggio). Al contempo potrebbe essere interessante porre in essere uno studio comparatistico europeo, volto al confronto dei diversi sistemi giuridici e, simultaneamente, costituire il primo germe di un nuovo organismo europeo di coordinamento e di reale contrasto del fenomeno corruttivo. Dal primo punto di vista (normative regolative del processo di adozione), deve sottolinearsi l'importanza che dovrà attribuirsi alle modalità di 'coordinamento' delle diverse valutazioni concorrenti, per le quali sarà indispensabile prevedere (per la tempestività da assicurare alle decisioni da assumere) modelli decisionali rapidi ed efficienti (sul modello ad es. della legge obiettivo) per quanto

possibile accentrati e con forme di 'concertazione contestuale' (con previsione anche - per i casi più importanti, e perciò rigorosamente 'tipizzati' - di modalità di superamento del contrasto di valutazioni, che demandino la determinazione finale all' organo politico ritenuto prossimo: consiglio regionale, parlamento). Dal



secondo punto di vista (normative di regolazione dei conflitti), sarà non meno necessario continuare a sottolineare l'importanza di forme di risoluzione dei contenziosi relativi alle opere pubbliche - relativi non solo nella fase di avvio delle opere (progettazione ed approvazione) ma anche nella fase di esecuzione delle stesse (sino ai collaudi richiesti) - di tipo 'arbitrale' (con esclusione dei contenziosi relativi all'applicazione delle normative di contrasto della criminalità organizzata e con opportuno studio/introduzione, per gli altri, delle modalità costituzionalmente consentite, anche in considerazione dei tempi imposti di realizzazione delle opere, di ingresso necessario a tali forme anche da parte di soggetti coinvolti occasionalmente dalle opere durante il processo esecutivo delle medesime) o, se giurisdizionali, con riti comunque accelerati: esse determinerebbero una deflazione continua del contenzioso anche verso i terzi e gli oppositori delle opere e una sua risoluzione nella fase embrionale nonché una conseguente (fisiologica) riduzione del tasso di ricorso alla risoluzione giurisdizionale del contrasto, i cui tempi, specie nelle controversie in fase esecutiva, non sono ad oggi efficienti. In questa direzione, potrebbero valorizzarsi (con ogni cautela) le previsioni di cui agli artt. 5 ss d.l. semplificazioni (ad oggi efficaci fino al 31.12.2021) che prevedono la costituzione di collegi consultivi tecnici con il compito di risolvere rapidamente le controversie e le dispute tecniche della fase esecutiva e le norme di semplificazione delle procedure di nomina dei Commissari straordinari per le opere di maggiore complessità o più rilevanti a livello economico e sociale (es. 50 bis d.l. semplificazioni). Dal terzo punto di vista (responsabilità degli attori), occorre proseguire (nel quadro dell'auspicata revisione generale della materia) il disegno avviato con il decreto semplificazione. Quest'ultimo infatti, quanto alla responsabilità penale, si è condivisibilmente proposto di limitare la rilevanza dell'abuso di ufficio escludendo dalla fattispecie la violazione dei regolamenti e i procedimenti discrezionali, al fine di eliminare un fattore di blocco rispetto all'assunzione di decisioni non vincolate, ma contiene anche tuttavia il rischio - con la sua formulazione - di incoraggiare, da un lato, interpretazioni che possono vanificare significativamente i propositi dell'intervento e, dall'altro, atteggiamenti del legislatore rivolti a privilegiare (per prevenire le esitazioni degli amministratori e circoscrivere lo spazio della giurisdizione) tecniche normative estremamente dettagliate (in contrasto con la naturale flessibilità che la normativa - specie amministrativa - dovrebbe conservare). Una simile previsione (ma significativamente migliorata nella forma) potrebbe ad es. essere estesa a tutti i procedimenti che si inseriscono nell'attuazione e nel processo di spesa del Recovery Fund. Potrebbero correggersi, in particolare, quelle imperfezioni che hanno già suscitato critiche come ad es. la distinzione tra responsabilità commissiva (sanzionabile solo in ipotesi di dolo) e quella omissiva (sanzionata anche in caso di colpa).

Il portuale che sarà

di Andrea Appetecchia

La questione del lavoro portuale è tornata alla ribalta del dibattito nazionale di settore a seguito di due eventi recenti: il rinnovo del contratto collettivo nazionale del comparto; il surriscaldamento delle relazioni industriali nello scalo di Genova che ha portato allo sciopero dello scorso venerdì. Da una parte dunque un nodo che si scioglie (il contratto), dall'altro una matassa che torna ad aggrovigliarsi (lavoro a chiamata nei porti). Sullo sfondo rimane il principale dubbio amletico da risolvere: quale sarà il peso, il ruolo ed il valore del lavoro nel futuro della nostra portualità? Il decreto legge n. 169/2016 di riforma della legge n. 84/94 in proposito aveva 'imposto' un ragionamento strategico alle nascenti Autorità di sistema portuale (il piano organico porto), che purtroppo si è limitato, tranne alcune rare eccezioni, ad un inventario dei lavoratori portuali. Manca dunque oggi una lettura aggiornata e chiara del lavoro portuale sulla base della quale costruire un orizzonte strategico credibile e sostenibile. Una lettura critica necessaria a mio avviso anche oggi per dare le giuste gambe al capitolo trasporti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). La Commissione europea al riguardo non ha avuto

dubbi. In una recente comunicazione al Parlamento europeo[1] ha definito il lavoro di gran lunga 'la risorsa più preziosa' in quanto senza il sostegno e l'adesione del mondo del lavoro non sarà possibile la transizione sostenibile e intelligente del comparto trasporti. Il lavoro è pertanto un asset fondamentale, in generale, dei trasporti e, in particolare, dell'attività portuale. Il Paese potrà riprendere fiato grazie ad un'ingente iniezione finanziaria e ad un ambizioso piano di rafforzamento infrastrutturale, ma potrà sopravvivere solo se ci saranno uomini in grado di farne buon uso con le loro capacità tecniche ed intellettuali. Non solo la pandemia, ma anche altri processi di portata globale che l'hanno preceduta hanno contribuito a disegnare una nuova scena portuale ridefinendo ruoli e competenze di ciascun attore coinvolto. L'aumento delle dimensioni delle navi ha determinato, ad esempio, oltre che una riduzione dei porti da scalare, anche una maggiore concentrazione dell'occupazione. Altrettanto avviene per i carichi grazie al consolidamento in un numero ristretto di alleanze delle principali imprese di shipping globali, che determina un incremento di picchi di traffico e di domanda di lavoro intermittenti all'interno dei porti. Ma non è solo il lavoro ad essere messo sotto pressione da volumi di traffico ingenti, concentrati e discontinui, ma anche gli enti di gestione delle aree portuali le cui fortune sono legate ad un numero ristretto di operatori. Di fronte alla robotizzazione dei processi ed all'integrazione del mercato, più che di un ridimensionamento del lavoro portuale servirebbe al contrario una sua maggiore valorizzazione contrastando così il rischio di banalizzazione dell'azione umana ed una sua conseguente marginalizzazione. L'istituzione del Fondo Nuove Competenze da parte del Ministero del Lavoro di concerto con il Ministero dell'Economia tra le misure per contrastare gli impatti economici negativi della pandemia sul complesso delle attività produttive andava proprio in questa direzione, ovvero sfruttare la temporanea inattività della forza lavoro per rafforzare ed incrementare competenze e know-how innovativi attraverso piani formativi mirati. È opportuno dunque far tesoro di questa esperienza anche nell'ambito della definizione del PNRR, attraverso lo stanziamento di risorse adeguate volte ad aggiornare e innalzare le competenze dei portuali. Una nuova politica del lavoro portuale dovrebbe in definitiva riallacciarsi al percorso mal avviato dai Piani organico porto, avendo il coraggio

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo | [Me](#) [in](#) [@](#) [Q](#)

11 Marzo 2021 — **Interventi**
Nuovi orizzonti
Il portuale che sarà
 di Andrea Appetecchia
 Recensione [L&P](#)

La questione del lavoro portuale è tornata alla ribalta del dibattito nazionale di settore a seguito di due eventi recenti: il rinnovo del contratto collettivo nazionale del comparto; il surriscaldamento delle relazioni industriali nello scalo di Genova che ha portato allo sciopero dello scorso venerdì. Da una parte dunque un nodo che si scioglie (il contratto), dall'altro una matassa che torna ad aggrovigliarsi (lavoro a chiamata nei porti). Sullo sfondo rimane il principale dubbio amletico da risolvere: quale sarà il peso, il ruolo ed il valore del lavoro nel futuro della nostra portualità? Il decreto legge n. 169/2016 di riforma della legge n. 84/94 in proposito aveva 'imposto' un ragionamento strategico alle nascenti Autorità di sistema portuale (il piano organico porto), che purtroppo si è limitato, tranne alcune rare eccezioni, ad un inventario dei lavoratori portuali. Manca dunque oggi una lettura aggiornata e chiara del lavoro portuale sulla base della quale costruire un orizzonte strategico credibile e sostenibile. Una lettura critica necessaria a mio avviso anche oggi per dare le giuste gambe al capitolo trasporti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). La Commissione europea al riguardo non ha avuto dubbi. In una recente comunicazione al Parlamento europeo[1] ha definito il lavoro di gran lunga 'la risorsa più preziosa' in quanto senza il sostegno e l'adesione del mondo del lavoro non sarà possibile la transizione sostenibile e intelligente del comparto trasporti. Il lavoro è pertanto un asset fondamentale, in generale, dei trasporti e, in particolare, dell'attività portuale. Il Paese potrà riprendere fiato grazie ad un'ingente iniezione finanziaria e ad un ambizioso piano di rafforzamento infrastrutturale, ma potrà sopravvivere solo se ci saranno uomini in grado di farne buon uso con le loro capacità tecniche ed intellettuali. Non solo la pandemia, ma anche altri processi di portata globale che l'hanno preceduta hanno contribuito a disegnare una nuova scena portuale ridefinendo ruoli e competenze di ciascun attore coinvolto. L'aumento delle dimensioni delle navi ha determinato, ad esempio, oltre che una riduzione dei porti da scalare, anche una maggiore concentrazione dell'occupazione. Altrettanto avviene per i carichi grazie al consolidamento in un numero ristretto di alleanze delle principali imprese di shipping globali, che determina un incremento di picchi di traffico e di domanda di lavoro intermittenti all'interno dei porti. Ma non è solo il lavoro ad essere messo sotto pressione da volumi di traffico ingenti, concentrati e discontinui, ma anche gli enti di gestione delle aree portuali le cui fortune sono legate ad un numero ristretto di operatori. Di fronte alla robotizzazione dei processi ed all'integrazione del mercato, più che di un ridimensionamento del lavoro portuale servirebbe al contrario una sua maggiore valorizzazione contrastando così il rischio di banalizzazione dell'azione umana ed una sua conseguente marginalizzazione. L'istituzione del Fondo Nuove Competenze da parte del Ministero del Lavoro di concerto con il Ministero dell'Economia tra le misure per contrastare gli impatti economici negativi della pandemia sul complesso delle attività produttive andava proprio in questa direzione, ovvero sfruttare la temporanea inattività della forza lavoro per rafforzare ed incrementare competenze e know-how innovativi attraverso piani formativi mirati. È opportuno dunque far tesoro di questa esperienza anche nell'ambito della definizione del PNRR, attraverso lo stanziamento di risorse adeguate volte ad aggiornare e innalzare le competenze dei portuali. Una nuova politica del lavoro portuale dovrebbe in definitiva riallacciarsi al percorso mal avviato dai Piani organico porto, avendo il coraggio

Altre notizie: [Ambiente](#), [Autorità Portuali](#), [Cantieristica navale](#), [Containership](#), [Coronavirus](#), [Crociere](#), [Commercio ESPO Europa](#), [Gigantismo navale](#), [Infrastrutture](#), [Innovazione tecnologica](#), [Lavoro portuale](#), [Logistica Portuale](#), [Porto di Livorno](#), [Riforma portuale](#), [Rinfuse liquide](#), [Shipping](#), [Terminali portuali](#), [Traffici](#)

di definire e successivamente applicare criteri uniformi e con un più determinato coordinamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e della Conferenza dei Presidenti delle **AdSP** ed un costante coinvolgimento delle parti sociali. Il capitolo italiano dell' ampio e ambizioso programma europeo Next Generation EU se intende



Port News

Focus

sostenere il rinnovamento delle portualità europea e nazionale deve contenere misure pertinenti ed efficaci rivolte a sostenere e aggiornare quegli uomini senza i quali i porti oggi si fermano (come è successo a Genova la scorsa settimana) ed in futuro - senza ombra di dubbio - potrebbero fare ancora ben poco.

Il settore marittimo accolgono con favore la proposta "moon-shot"

GAM EDITORI

11 marzo 2021 - 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 ieri 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.



Primo Magazine

Focus

"Lavoro Marittimo e investimenti nello scenario post Covid"

GAM EDITORI

11 marzo 2021 - Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, prof. Enrico Giovannini, ha confermato la sua presenza al programma del Webinar "Lavoro Marittimo e investimenti nello scenario post Covid", organizzato da Confrasporto-Confcommercio imprese per l' Italia insieme ad Assarmatori. L' evento si svolgerà on line a partire dalle ore 11.00 del 18 marzo 2021 e farà perno sulla presentazione del Primo Rapporto Shipping Industry-Italia 2020, elaborato da Nomisma per conto di Assarmatori, e finalizzato a focalizzare l' attenzione sul contributo del trasporto marittimo al sistema Paese. Seguiranno l' intervento del Ministro Giovannini e una tavola rotonda con esponenti delle Istituzioni e dei Partiti. Per assistere alla diretta streaming basterà collegarsi al sito www.confcommercio.it/webinar.



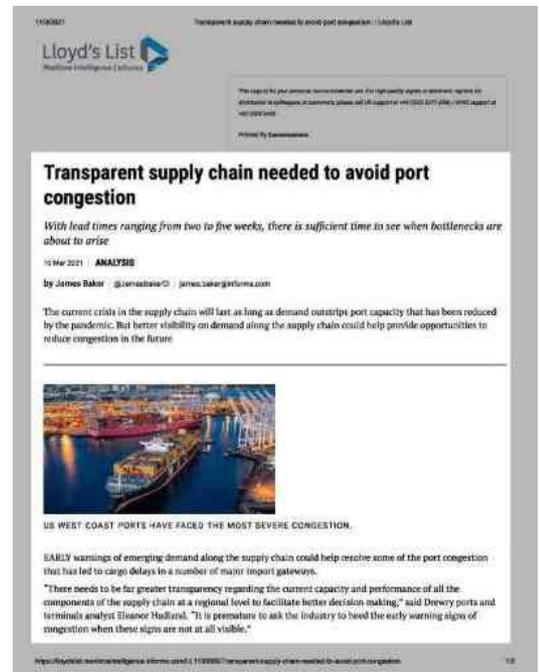
Lloyd's List

Focus

Transparent supply chain needed to avoid port congestion

With lead times ranging from two to five weeks, there is sufficient time to see when bottlenecks are about to arise

The current crisis in the supply chain will last as long as demand outstrips port capacity that has been reduced by the pandemic. But better visibility on demand along the supply chain could help provide opportunities to reduce congestion in the future. EARLY warnings of emerging demand along the supply chain could help resolve some of the port congestion that has led to cargo delays in a number of major import gateways. There needs to be far greater transparency regarding the current capacity and performance of all the components of the supply chain at a regional level to facilitate better decision making, said Drewry ports and terminals analyst Eleanor Hadland. It is premature to ask the industry to heed the early warning signs of congestion when these signs are not at all visible. Given that terminals serving the Asia-Europe trade have a five weeks' notice of demand and those on the US west coast have two to three weeks' lead time, there is scope to proactively manage resources and put in place contingency measures, Ms Hadland told a webinar. Seeing problems before they emerged would also allow for earlier cargo re-routing. Whenever warning signs of congestion are seen, shippers can be encouraged or incentivised to use alternative routes to market, she said. The concept of rerouting cargo to from congestion hotspots is not new but it is most effective when it is undertaken in a pro-active rather than a reactive manner, to help prevent congestion rather than react to it only when vessels are queuing at ports. Earlier schedule adjustments by carriers would also take some of the pressure off bottlenecks when they were occurring, helping to prevent further problems. If carriers were actually to minimise their cut and run responses when faced with demand-led congestion and work with their terminal networks to introduce schedule adjustments earlier, then some of the worst of the gridlock could be avoided, said Ms Hadland. Technologically and organisationally, the industry is now far better placed to handle this type of response. There is no doubt that improved data sharing across the supply chain could enable better planning of cargo movements and minimise costs associated with port congestion. But even with better visibility, there are doubts that there is sufficient financial incentives for individual supply chain players to act for the common good. Port authorities, however, could play a role in coordinating supply chain-wide responses to collaboratively work to remedy the problem. Smart port initiatives, like Los Angeles' Signal, which tells the market what is coming, need to be region-wide initiatives as opposed to a single port initiative, she said. Regulators can act as a useful co-ordination body to spot issues early and coordinate a response for contingency measures to be put in place to avoid the worst of the congestion build up. But the role of regulators in managing the current crisis, which has been driven both by surging demand as reduced workforce capacity, was limited beyond anything other than the rearrangement of costs between supply chain players, she added. They can't equip the ports, they can't direct the trade and they can't train more port operatives. They certainly can't cure Covid-19. The regulators job was to ensure there was not undue unfairness in the costs that are levied on port users. But the port is only the visible sign of the issues that exist all along the supply chain, which starts with excess demand. While rearranging the costs might make people feel better, fundamentally, it is the shippers that have created the problem as they are the ones that are bringing in all the goods. Sooner or later, those costs would have to fall on the consumers of those goods. Regulators can look at equity and fairness but there is the risk of having



only a partial picture. They don't have a magic wand to increase capacity in the market, which is what is needed.



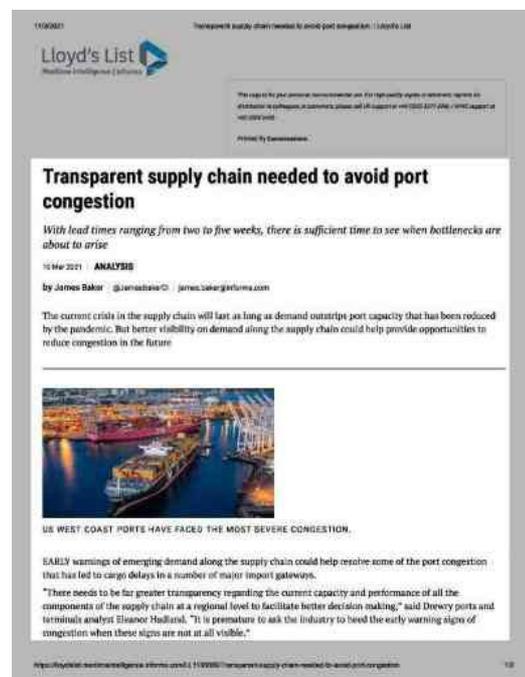
Lloyd's List

Focus

Maritime Risk Briefing: Why subterfuge shipping requires greater industry scrutiny

Watch the latest edition of Lloyd's List's regular series of expert discussions exploring the shifting dynamics of political, regulatory and financial risk in shipping

Shipping is being subjected to greater sanctions compliance scrutiny and the industry needs to keep up to date with the latest intelligence, red flags and evasions tactics to effectively mitigate risk. The latest edition of Lloyd's List's regular risk analysis discussion panel explores how shipping can get caught out in the changing evasions landscape and the red flags raised by regulators, lawyers and insurers. REGULATORS have never scrutinised international shipping more closely, placing greater emphasis on effective due diligence and awareness of complex and evolving sanctions evasion tactics. There is a predator and prey relationship developing in shipping right now when it comes to sanctions compliance and whatever checks are being run today, there will be new measures adopted tomorrow to keep up with those evading scrutiny, said Daniel Martin, a partner and sanctions expert at the law firm HFW. Owners need to keep up to date with the latest intelligence and ensure the right checks are being carried out, he said speaking in the latest edition Lloyd's List's regular risk analysis expert discussion panel. When it comes to the murkier end of shipping's deceptive practices, there has never been a bigger target on shipping's back. As Lloyd's List's recent investigation series into subterfuge shipping' revealed, there is still a significant underbelly of shipping operators exploiting regulatory shortcomings. The data-led investigation highlighted how some opaque operators go to great lengths to cover their tracks, not least through regular flag and class-hopping, ship-to-ship transfers, and deactivation of vessel-tracking systems. Several high-profile shipping companies were exposed to sanctions compliance risk after their due-diligence checks failed to catch these tell-tale signs which hid illicit activity. Deliberate evasion of sanctions will side-line insurance, which is especially relevant in the event of any accident or oil spill, said Neil Roberts, head of marine underwriting with the Lloyd's Market Association. Insurance is set up to run on rules and if people are outside the rules insurance is side-lined and is no longer part of the picture, he said. All we can do is try and run our checks the due diligence that we would normally do when risk assessing a particular assured [policy]. We're not the police to step in at point of breach. We have no constabulary powers... but we have the law on our side. If there's a breach of law we're not on risk, if there's a breach of sanctions we're not on risk, and if there's ship-to-ship transfer we're not advised about, we're not on risk. What shipping has is a sympathetic regime problem that overlooks sanctions evasion in seaborne trades, he said, making rigorous due diligence essential. While this deceptive trading activity is limited to a small number of rogue actors, risks remain for third-party operators, according to Lloyd's List markets editor/analyst Michelle Wiese Bockmann, who investigated the subterfuge fleet. We're talking about 4.3% of the existing fleet of trading tankers over 55,000 deadweight being engaged in clandestine circumvention of US sanctions on oil exports from Iran and Venezuela, said Ms Bockmann. These activities are enabled by a cast of supporting institutions which means ship operators, insurers, flags and class societies have been caught out by association simply by not asking the right questions. The geopolitical context of shipping's compliance gaps is also a moving target that the whole industry needs to be more aware of, according to Neil Roberts, head of marine underwriting at Lloyd's Market Association. This is a system whereby you are criminalised if you do not trade with a country at the behest of one



other, he said. If the US says you can't do something, you are stuck because the EU, if you're an EU member, will take you to task and now we have the Chinese looking to combat US interventionist policies in Southeast Asia, Mr Roberts said. The compliance



Lloyd's List

Focus

landscape is unlikely to change even if the US removes or eases sanctions on Iran or Venezuela. I think what we'll see change are the specific restrictions, but I think for as long as the sanctions target trade, we will see a continued focus on shipping, said Mr Martin.