



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
sabato, 13 marzo 2021**



## Prime Pagine

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

## Primo Piano

12/03/2021	<b>FerPress</b> Assoporti a lavoro con Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili. Anche la parità di genere al centro del futuro del settore	25
12/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b> Assoporti lancia Women in Transport-the challenge for Italian Ports	26
12/03/2021	<b>Sea Reporter</b> Assoporti e MIMS a lavoro per avviare percorso alla valorizzazione del lavoro femminile	27

## Trieste

12/03/2021	<b>Informare</b>		28
<hr/>			
12/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	29
<hr/>			

## Venezia

13/03/2021	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 33	<i>ELISIO TREVISAN</i>	30
<hr/>				
13/03/2021	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 33		32
<hr/>				
13/03/2021	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 34		33
<hr/>				
13/03/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 19	<i>ALBERTO VITUCCIA.V.</i>	34
<hr/>				
13/03/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 19	<i>A.V.</i>	35
<hr/>				
13/03/2021	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 10	<i>Alberto Zorzi</i>	36
<hr/>				
12/03/2021	<b>Il Nautilus</b>		Redazione	37
<hr/>				
12/03/2021	<b>Informatore Navale</b>			39
<hr/>				
12/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b>			41
<hr/>				
12/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>		Redazione	43
<hr/>				
13/03/2021	<b>Primo Magazine</b>		<i>GAM EDITORI</i>	45
<hr/>				
12/03/2021	<b>Sea Reporter</b>			46
<hr/>				
12/03/2021	<b>Ship Mag</b>			48
<hr/>				
12/03/2021	<b>Shipping Italy</b>			49
<hr/>				
13/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>			51
<hr/>				
13/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>			53
<hr/>				
12/03/2021	<b>Shipping Italy</b>			54
<hr/>				

## Genova, Voltri

13/03/2021	<b>Milano Finanza</b>	Pagina 54	<i>STEFANO CATELLANI</i>	55
<hr/>				

12/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	57
<hr/>			
12/03/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		58
<hr/>			
12/03/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		59
<hr/>			
12/03/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		60
<hr/>			
12/03/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		61
<hr/>			
13/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		62
<hr/>			

## La Spezia

13/03/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 37	63
<hr/>			
13/03/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 41	65
<hr/>			
13/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		66
<hr/>			

## Ravenna

12/03/2021	<b>ilrestodelcarlino.it</b>		68
<hr/>			
12/03/2021	<b>Lugonotizie</b>	<i>Redazione</i>	69
<hr/>			
12/03/2021	<b>Ravenna Today</b>		70
<hr/>			
12/03/2021	<b>ravennawebtv.it</b>		71
<hr/>			

## Marina di Carrara

13/03/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b>	Pagina 35	72
<hr/>			

## Livorno

13/03/2021	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 19	73
<hr/>			
13/03/2021	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 19	74
<hr/>			
13/03/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b>	Pagina 51	76
<hr/>			
12/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	77
<hr/>			

13/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b> Corsini: abbiamo costruito molto e bene	78
13/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b> Lavoratori portuali: l'analisi del PCI Livorno	80
13/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b> A Livorno tavola rotonda tra Comune, RETE e CNR	81

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/03/2021	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 35 Porto, l' ex presidente presenta 7 esposti Musolino furioso: «Una vera assurdità»	82
13/03/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 4 «Comportamento inconcepibile»	84
13/03/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 4 Solidarietà da parte del Pd: «Si ristabilisca un clima sereno per lavorare allo sviluppo del porto»	85
12/03/2021	<b>CivOnline</b> Adsp, sette esposti a firma Di Majo	86
12/03/2021	<b>CivOnline</b> Esposti all' Adsp: solidarietà del Pd	87
12/03/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Adsp, sette esposti a firma Di Majo	88
12/03/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Esposti alla Corte dei Conti, Musolino a viso aperto contro Di Majo: Inconcepibile il suo comportamento	89
12/03/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Adsp, solidarietà a Musolino da parte del Pd: si ristabilisca un clima sereno per lavorare allo sviluppo del porto	90
12/03/2021	<b>Ship Mag</b> Mega stipendi a Molo Vespucci, Musolino contro Di Majo: Inconcepibile il suo esposto alla Corte dei Conti / Il caso	91
13/03/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 5 Movimenti ed attività all'interno del cantiere ex Privilege Yard	92
12/03/2021	<b>CivOnline</b> Attività al cantiere ex Privilege: la Fiom Cgil chiede certezze	93
12/03/2021	<b>CivOnline</b> Movimenti al cantiere ex Privilege, i sindacati chiedono spiegazioni	94
12/03/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Movimenti al cantiere ex Privilege, i sindacati chiedono spiegazioni	95
12/03/2021	<b>CivOnline</b> Adsp, parte il progetto di alta formazione professionale Yep Med	96
12/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b> Civitavecchia, al via Yep Med, l' alta formazione logistica	97
12/03/2021	<b>Sea Reporter</b> AdSP, parte il Progetto di alta formazione professionale YEP MED	98

## Salerno

13/03/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1 Salerno, i rotabili stanno bene: +6,6% SMET: Insuperato	99
12/03/2021	<b>Primo Magazine</b> Nel 2020 cresce il traffico ro-ro nel porto di Salerno	GAM EDITORI 100

## Bari

13/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b> 750 milioni di euro di fondi all'AdSP MAM	101
------------	---	-----

## Brindisi

13/03/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 33	103
Traffico dei tir, oltre 4mila in più a febbraio rispetto all'anno scorso		
13/03/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 13	104
Porto, bene tir e rimorchi Anche a febbraio in crescita		
12/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i> 106
Brindisi vola a Febbraio 2021		

## Taranto

13/03/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 43	107
Chiusura Polizia di Frontiera Gugliotti «chiama» Lamorgese		

## Manfredonia

13/03/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)</b> Pagina 28	108
Porto turistico blindato per domani		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

13/03/2021	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 36	109
In crociera senza paura? «La sicurezza è massima»		
12/03/2021	<b>Ansa</b>	110
Incendio su rimorchiatore in porto Crotone, nessun ferito		
12/03/2021	<b>Ansa</b>	111
Al via attività mappatura della Secca di Amendolara		
12/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	112
Gioia Tauro, audizione parlamentare del commissario Agostinelli sui dragaggi		
13/03/2021	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i> 114
Italia paese marittimo: sfide e opportunità		
12/03/2021	<b>Stretto Web</b>	115
Il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro ha preso parte al convegno "Italia paese marittimo: sfide e opportunità"		

## Cagliari

12/03/2021	<b>Ansa</b>	116
Agenzia Dogane:in Sardegna in un anno quasi 50mila controlli		
12/03/2021	<b>Ansa</b>	117
Porti: cambia lo skyline di Cagliari, addio ai silos per cereali		
12/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	118
Cagliari, via alla demolizione dei silos del molo Rinascita		
12/03/2021	<b>Sardinia Post</b>	119
Porto Cagliari, addio ai silos per cereali: fissata la demolizione, cambia 'skyline'		

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

13/03/2021	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 23	120
Fiera, petizioni e richieste di referendum		

## Palermo, Termini Imerese

12/03/2021	<b>Balarm</b>	123
Non tutti lo sanno: al porto di Palermo puoi entrare (anche) in bici per una pausa "vista mare"		

---

## Focus

13/03/2021	<b>Il Mattino</b> Pagina 1	<i>Nando Santonastaso</i>	126
IL MARE ASSE DEL RILANCIO SUD -NORD			
13/03/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1		128
Sprint sui cantieri, 58 commissariati			
12/03/2021	<b>Informare</b>		129
Giovannini: bene il via libera delle commissioni parlamentari al commissariamento di 58 opere infrastrutturali per un valore di 66 miliardi di euro			
12/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		131
Infrastrutture, via libera al commissariamento di 58 grandi opere			
12/03/2021	<b>Sea Reporter</b>		133
Via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro			
12/03/2021	<b>Ship Mag</b>		135
Progetti e appalti più semplici, Paita: I commissari restano figure fondamentali			
13/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		136
Canoni demaniali: come saranno ridotti			
13/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		137
L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA Port Authority e tasse: tutti (o quasi) in Corte di Giustizia?			

---

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



**Domani in edicola**  
Cellule e individui  
Il grande mistero  
Telmo Pievani dialoga  
con Paul Nurse su la Lettura



**Lunedì gratis**  
Smart working, la guida  
ai diritti (e ai doveri)  
connessione, ferie, straordinari  
tutte le risposte nel libro in omaggio



La storia (e i dem)

## IL LUNGO DECLINO DEI PARTITI

di Ernesto Galli della Loggia

**L**e dimissioni del segretario Nicola Zingaretti sono la conferma dello stato critico in cui versa il Partito democratico, al quale l'ultimo colpo è stato inferto da Mario Draghi. Il suo governo, infatti, per il semplice fatto di esserci, non per altro, è valso a mettere definitivamente fuori gioco la forma partito tradizionale di cui il Pd era rimasto fino ad oggi l'ultimo rappresentante nella sua qualità di unico erede a tutti gli effetti della Prima Repubblica.

Dal 1945 al 1994 quella forma partito — con le sue assemblee di sezione, le sue federazioni provinciali e regionali, il suo comitato centrale, segreteria e direzione — costituì un modello organizzativo fatto più o meno proprio da tutte le formazioni politiche. Anche perché esso ricalcava lo schema degli organi di governo e delle relative assemblee elettive che la democrazia italiana si era data con la Costituzione. Un medesimo partito obbediente al centro dal più piccolo comune della penisola al Paese nel suo insieme.

È accaduto però che a un certo punto, sotto l'urto imprevedibile delle cose — nello scompiglio ideale e pratico prodotti con le inchieste di Mani Pulite e nella inquietante sorpresa per la comparsa in quella circostanza di un attore del tutto inedito come la Lega — è accaduto, dicevo, che il sistema dei partiti della Prima Repubblica nel tentativo di trovare il modo di salvarsi in realtà abbia finito per suicidarsi.

continua a pagina 34

Si al decreto: da lunedì 10 regioni in rosso più Trento, 8 in arancione più Bolzano. Pasqua blindata. Ieri 26 mila casi e 380 morti

# Stretta sul virus: regole e divieti

Draghi: «Con i vaccini ne usciremo, ma rispettiamo tutti il turno. Ora ristori rapidi e corposi»

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

**I**l virus non ferma la sua corsa: ieri 26 mila nuovi positivi e 380 morti. Da lunedì l'Italia chiude con dieci regioni in rosso (più Trento) e otto in arancione. Pasqua sarà blindata: tutte le regole e i divieti per gli spostamenti e le visite ai parenti. Dalla pandemia «si può uscire con i vaccini». È l'auspicio del premier Mario Draghi in visita al centro per le immunizzazioni di Fiumicino. «Ma ciascuno aspetti il proprio turno». Per i ristori, necessari ad arginare la crisi economica, annuncia che saranno «rapidi e corposi».

da pagina 2 a pagina 13

**MAGRINI (AIFA) E LA VICENDA ASTRAZENACA**

### «No alle paure immotivate»

di **Margherita De Bac**

**I**l direttore generale dell'Aifa Nicola Magrini dice che «AstraZeneca è sicuro» e quindi «non bisogna averne paura e continuare con le vaccinazioni».

a pagina 11

**TRAGAZZI, LA SCUOLA A DISTANZA**

### «Noi e la vita in una stanza»

di **Walter Veltroni**

**T**ommaso chiede la parola con il simbolo della mano alzata. Non ha acceso la telecamera del computer e quindi arriva solo la sua voce.

continua a pagina 15

**GIANNELLI**



**IL TWEET, LA SEGRETERIA**

### «Io ci sono» Così Letta guiderà il Pd

di **Maria Teresa Meli**

**E**nrico Letta ha accettato ufficialmente la guida del Partito democratico. Non ci saranno più trattative né tentennamenti. «Io ci sono» ha detto l'ex premier. Oggi e domani l'assemblea del Pd.

a pagina 16 **Falci**  
il sondaggio di **Pagnoncelli**  
a pagina 17

## Il caso La donna è tornata a vivere dai genitori, l'uomo è stato arrestato



Il video trasmesso da «Chi l'ha visto?» mostra l'ex compagno di Caterina Stellato mentre tenta di entrare nella casa dove si era rifugiata

### Denuncia il compagno nel video «Voleva salire in casa, ho paura»

di **Giusi Fasano**

**P**icchiata per 25 anni trova la forza di denunciare. Lui non si arrende e prova a entrare in casa arrampicandosi a un tubo. Incastato da un video è stato arrestato nel Napoletano. Lei: mi vuole morta.

**GLI AIUTI LE NORME VARATE DAL GOVERNO**

## Congedi e bonus baby sitter per le famiglie

di **Andrea Ducci** e **Enrico Marro**

**I**n una prossima settimana arriverà il decreto Sostegni. Distribuirà 32 miliardi di aiuti a imprese, lavoratori e nuovi fondi per sanità. Il pacchetto per le famiglie sarà in vigore già da lunedì. Via libera alla norma con lo stanziamento di 290 milioni destinato ai congedi parentali che saranno retroattivi. Bonus baby sitter per lavoratori autonomi, operatori sanitari e forze dell'ordine.

a pagina 8

**BIDEN L'INDIPENDENZA DALLA PANDEMIA**

## Il 4 luglio della normalità

di **Giuseppe Sarcina**

**I**oe Biden ha dato appuntamento al 4 luglio per la festa dell'Indipendenza e del «quasi ritorno alla normalità», grigliate comprese.



continua a pagina 13

**IL CAFFÈ**

di **Massimo Gramellini**

## Mario Dragons

«Smartworking, babysitting... chissà perché dobbiamo sempre usare tutte queste parole inglesi», è sbottato alzando gli occhi dal foglio su cui le aveva appena lette e forse anche scritte. La sorpresa è stata notevole, dal momento che non si trattava di un sovranista e nemmeno di un linguista sconvolto dal «ferst reascion sciaak» renziano, bensì di colui che ci viene raccontato come il portavoce delle élite senza patria. Uno che la sua frase più celebre l'ha pronunciata in inglese: «Whatever it takes», a ogni costo, qualunque cosa accada.

Qualcosa in effetti è accaduto. Approdato al secondo discorso pubblico in una settimana, Draghi ha cominciato a scongolarsi, azzardando commenti a braccio e persino una lieve mobilità delle sopracciglia. Non

che domani assumerà Rocco Casolino e si metterà a inanellare dirette notturne su Facebook, però sembra avere accettato la prassi della comunicazione come noi la siringa del vaccino: una sofferenza necessaria. A sancirne la metamorfosi è giunta l'uscita contro lo pseudoinglese, che dal lessico delle aziende è precipitato nel linguaggio comune. Draghi si iscrive così a Prima l'Italiano, gruppo di pressione (ancora bassa, purtroppo) dove convivono due tipologie: quelli come me che preferiscono l'italiano perché parlano male l'inglese, e quelli come lui che, proprio perché lo parlano benissimo, usano l'inglese solo quando si trovano all'estero, dato che in Italia possono concedersi il lusso di privilegiare la lingua di casa senza passare per provinciali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

**SUSTENIUM**

**Bioritmo3**  
Multivitaminico

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

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

A. MENARINI



10313  
9 771120 498008





**Gallera fa sondare all'Swg una sua lista per le comunali di Milano. Chissà quanti elettori contagiati ci vogliono per convincerne uno sano a votarlo come sindaco**



Sabato 13 marzo 2021 - Anno 13 - n° 71  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 3,90 con il mensile FQ Millennium  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

#### EFFETTI COLLATERALI

**AstraZeneca: Ad indagato e 10% delle dosi ritirate**

• BISBIGLIA E CAIA A PAG. 3

#### INDAGINE VAL SERIANA

**“Alzano, 1 anno fa il pronto soccorso non fu sanificato”**



• NAVA A PAG. 14

#### COMUNALI D'AUTUNNO

**Roma, ‘fattore Z’ Prove giallorosa a Torino e Napoli**

• A PAG. 8 - 9

#### INVESTITA LA CONSULTA

**Lega, il caso 15% alla Corte. “Soldi a ditta tesoriere”**

• PROIETTI E VERGINE A PAG. 15

#### IL CEMENTO È GREEN

**L’“Attila” Sala, sindaco edilizio, si veste di verde**

#### Gianni Barbacetto

In una campagna elettorale in cui è candidato unico (il centro-destra non riesce a scegliere lo sfidante), Giuseppe Sala può permettersi colpi di teatro come quello di uscire da un partito in cui non è mai entrato e aderire ai Verdi europei. “Ho deciso, divento verde”, ha dichiarato al suo giornale di casa. “Da Mister WolfaHulk”, commenta uno che è cresciuto a pane e politica, Marco Dragone.

A PAG. 9

## ZONE ROSSE IL DECRETO E IL TERZO MONOLOGO IN UN MESE

# Tutti chiusi in casa e niente domande

### ZERO GIORNALISTI

IL PREMIER PARLA DA SOLO, MA CHI CRITICAVA CONTE TACE. 8 REGIONI ARANCIONI E 11 ROSSE. PIÙ DEFICIT PER IL DL “SOSTEGNI”, CHE SLITTA. VARI MINISTRI IRRITATI: “NON CI DICE NULLA”

• DE CAROLIS, DE RUBERTIS, DI FOGGIA, MANTOVANI E SALVINI DA PAG. 2 A 7



### LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro Conte dimettiti!** a pag. 7 • **Lerner vs Travaglio Sulle Ong** a pag. 11
- **Fini I dollari del baro Biden** a pag. 11 • **De Luna Le tante unità d'Italia** a pag. 18

**SEGRETARIO** Messaggio di 1 minuto Domani l'investitura

## Letta dice sì al Pd: alleanza coi 5S e dentro Bersani&C.



In abbinata con il Fatto Quotidiano a 3,90€

Il ritorno dell'ex segretario che punta ad avere la quasi unanimità in assemblea. Poi dovrà fare attenzione alle trappole del dem

• MARRA A PAG. 6 - 7

### CHE C'È DI BELLO

Il film sui pedofili, la serie sul Quiz, la scandalosa Nin

• DA PAG. 20 A 23



**La cattiveria**  
Ultim'ora: professore riceve il vaccino AstraZeneca e subito dopo accetta di fare il segretario del Pd

WWW.SPINOZA.IT

### Maggioranze linguistiche

#### » Marco Travaglio

Sono combattuto. Leggo il tweet di Selvaggia Lucarelli: “Non chiedo il vaccino, però questa cosa che i giornalisti stiano nella lista delle categorie non utili a detta degli stessi giornalisti mi dispiace. In questo anno di paura, siamo stati noi a raccontare alla gente cosa succedeva, a denunciare, siamo stati non utili. Necessari”. E mi sembra di essere d'accordo. Poi arrivano vari “collegli” a insultarla e, visti i nomi (c'è persino il mèchato), do ragione a loro: a esser generosi, sono inutili. Compulso con la consueta avidità i miei svaghi preferiti, *Liberò* e il *Foglio*, e scopro che: secondo Brunella Bolloli, Selvaggia “vuole farsi inoculare” (battuto); secondo Salvatore Merlo, “richiede per sé il vaccino” e, in quanto giurata di *Ballando con le stelle*, è una “paragiornalista” (come dimostra la sua fotografia in décolleté sul sito del *Foglio*) e, con simpatico giro di parole, pure una “cretina”. Ricontrollo il suo tweet, ma niente, ha scritto proprio così: “Non chiedo il vaccino”. Quindi mi spiace, ma Selvaggia ha torto: i giornalisti, almeno quei due, non sono inutili, ma dannosi perché non solo non sanno scrivere, ma neppure leggere.

Poi però ci ripenso: della Bolloli non so, ma del Merlo minor (il maggior è lo zio Francesco, che lecca abitualmente su *Rep*) non posso proprio fare a meno. Nelle giornate uggiose, essendo meteo patifico, vado a rileggermi le sue interviste bocca-a-bocca con Montezemolo e Malagò. Del primo esaltò rapito il “targo sorriso malizioso”; “*Toechio liquido*”; “*la capigliatura da insidiatore di femmine*”; il “*leggero profumo maschile al limone*” (aveva pure ammassato, in ossequio al giornalismo *switchdog* all'anglosassone), “*le dita delle mani sottili, delicate e nervose*” (nessuna notizia di quelle dei piedi) che “*fanno pensare al poker, alla roulette, a sapienti contatti con porcellane, pergamene, morbide automobili*” (la Ferrarri Peluche, cose così). Di Malagò lo arrapparono “*la struttura atletica di 55enne ben conservato*” (tipo il latte pastorizzato) e “*l'intelaiatura dei tendini e dei muscoli*” (lì, oltre all'olfatto, aveva attivato anche il tatto). Solo una volta s'imbatté in una notizia: “*Lei mai che dimostra il controllo di Casaleggio sulle vite dei grillini*”, il “*Watergate grillino*”, “*Casaleggio spione*”. Ma niente paura: era falsa (Casaleggio non era mai entrato in una casella postale che non fosse la sua). Infatti il Merlo minor non ci riprovò mai più e tornò alla postura precedente. L'altro giorno ha gettato la lingua oltre l'ostacolo per inumidire l'incolpevole SuperMario: “*La parola è d'argento, il silenzio è Draghi*”. Ma la faccia resta di bronzo. Quindi no, cara Selvaggia, hai torto marcio. I giornalisti non si dividono soltanto fra necessari e superflui. C'è pure chi unisce l'inutile al vomitevole.



IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXVI NUMERO 61 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 13 E DOMENICA 14 MARZO 2021 - € 2,50

Adesso al Pd serve un po' di sangue e merda. Per esercitare la propria autorità, caro Letta, l'autorevolezza è meglio perderla che sprecarla

A autorevole fa un po' ridere, e questo dispiace. Dice che fa un po' ridere riferendosi al gergo enciclopedico...

DI GIULIANO FERRARA

mine inficiato da un sotrosto di vanità. Una parola che rischia di confinare con vuoto, pensoso, atteggiato alla serietà...

le, si sforza di evitarlo. Ho conosciuto nella mia vita italiana cani molto autorevoli, che si voltavano dall'altra parte...

Il Codice penale è autoritativo, fa autorità, ma non è autorevole. Gli autoritari non sono per definizione autorevoli...

nipote ha delle qualità evidenti, che ha spesso male in politica, fallendo mosciamente la battaglia, buona o cattiva non si è mai saputo, contro Renzi, che con Berlusconi e Craxi, suoi predecessori scattanti e turbolenti...

Voglio dire che la patina del politologo, il precedente del rancore alla campanella e dell'alzata di spalle Lungosenna di fronte alla durezza della lotta, tutto questo...

rende poco autorevole in principio un'avventura che gli guadagnerebbe da toni nuovi. Mi piace immaginare che il nuovo segretario del Pd non si impanti subito nel gioco dei simboli soliti...

NON SI SCHERZA CON IL PANICO

Nel 2014 il ritiro cautelativo di lotti del vaccino antinfluenzale Fluaud scatenò un'insensata epidemia di terrore. Se dopo il caso AstraZeneca accadesse per la campagna vaccinale anti Covid sarebbe un disastro

Roma. "Ci chiediamo se sia giunto il momento di ripensare le normative di farmacovigilanza sui vaccini in modo da evitare che focolai di panico gene-

DI LUCIANO CAPONE

ralizzato compromettono le campagne di immunizzazione e, in ultima analisi, abbiano un impatto negativo generando così gravi perdite sanitarie ed economiche per gli individui e per la società", scriveva la Società italiana di igiene (Sii) in una lettera al British Medical Journal (Bmj). Sembrano parole scritte oggi, dopo la decisione dell'Aifa e delle autorità di altri paesi...

Il 27 novembre del 2014 l'Aifa decise il ritiro cautelativo di due lotti del vaccino antinfluenzale Fluaud, in seguito alla segnalazione di un caso di reazioni ad alcuni componenti del vaccino. Il provvedimento fu accolto dai media con titoli sensazionalistici: "Vaccini, morti sospette e caso"; "Tre morti, equisestro il vaccino". Una volta partito il contagio mediatico, il numero di casi sospetti aumentò con un Rt elevato: "Incuo vaccino, altri due morti"; "Allarme vaccino, 11 morti sospette"; "Vaccini, i morti sono 12, equisestri in tutta Italia"; "Vaccino, salgono a 13 le morti sospette". Fino alla prima pagina, terrificante, del Tempo con una siringa gigante e titolando i caratteri cubitali: "Iniezione letale".

Pochi giorni dopo, già il 1° dicembre, l'Aifa e l'Istituto superiore di sanità (Iss) comunicarono che le prime analisi effettuate sui vaccini, in cui avevano dato esito "completamente negativo". I risultati dei test confermano la sicurezza del vaccino antinfluenzale. Inoltre le autorità evidenziarono che l'incremento dei notiziari denunciati giunse in pochi giorni a un totale di 19

su 810 diversi, era "da attribuire alla maggiore sensibilità degli operatori sanitari e della popolazione generale al fenomeno a causa della mediaticità degli eventi". In pratica i media riportavano un andamento crescente che essi stessi avevano prodotto: un fenomeno di epidemia da panico che, molto probabilmente, risarciranno anche dopo questo caso e i vaccini anti Covid. Per un fatto puramente casuale, segnalava la Sii, nei due mesi di campagna anti influenzale 15-20 persone muoiono entro due giorni dalla vaccinazione perché statisticamente sarebbero decedute anche senza l'inoculazione. L'Aifa e l'Iss invitarono tutti, e in particolare molte persone a rischio, a vaccinarsi per evitare le complicate di una malattia infettiva che causa 8 mila decessi ogni anno soprattutto tra gli over 65. Il 4 dicembre il comitato statale farmacovigilanza dell'Onm scriveva che non c'era alcuna evidenza che il Fluaud avesse causato casi decessi. Le indagini continuarono e il 23 dicembre i lotti di Fluaud furono sequestrati senza riserva.

Ma la campagna di vaccinazione fu compromessa. Nelle settimane immediatamente successive l'adesione, in particolare modo tra gli anziani, crollò alla segnalazione di un caso di un caso complessivo della campagna vaccinale che in alcune regioni arrivò al 30 per cento (solo perché una buona parte della popolazione era stata già vaccinata prima). Il 20/4/15 è stato l'anno con il tasso più basso di copertura vaccinale degli ultimi 20 anni e ci sono voluti diversi anni prima di un ritorno ai livelli precedenti. Ciò vuol dire che l'andata in onda produsse morti, che si sarebbero potute evitare, causate dal calo delle vaccinazioni. Il "principio di precauzione", unito a una comunicazione istruita, alla minimizzazione i rischi finisce per incrementarli con conseguenze ben peggiori di quelle che avrebbe voluto evitare.

E' ciò che stiamo rischiando adesso con un allarmismo ingiustificato, vedi la prima pagina di Repubblica, nei confronti del vaccino di AstraZeneca, e di fronte a una malattia come il Covid che produce conseguenze, sia sanitarie che economiche, notevolmente peggiori di una normale influenza.

In tenda con Draghi

Il premier a Fiumicino nel giorno della nuova stretta: le dosi giornaliere tripleranno

Fiumicino. Una smorfia di soddisfazione gli attraversa la guance. Sorride. Parla di "sperequazioni" e dice che "ne usciremo". Addirittura Mario Draghi scherza: "Smart working, baby sitting... chissà perché tutti questi termini in inglese". La prima uscita pubblica del premier è nel centro vaccinale della Croce Rossa a Fiumicino, con gli aerei (pochi) che passano sopra a questi tendoni, marchiatosi dalle primule arcuarie, segno visivo del passato. Via la mascherina, inizia a bracciare, parla dodici minuti, dà notizie e suggestioni. C'è perfino l'illuzione - leggenda metropolitana - che accetti le domande. "Ma no, era solo uno speech", dirà la portavoce. E se ne va. (Continuerà segue a pagina tre)

IL COLLOQUIO | PARLA FIGLIUOLO

Tutti vaccinati entro l'estate? Anche prima. Le battaglie le vinco

CANNETTIERI A PAGINA QUATTRO

(segue a pagina tre)

Ci scrive Brunetta

Più innovazione e produttività. Caro Foglio, vedrete che sulla Pa, al governo, avremo coraggio

Il Patto siglato lo scorso 10 marzo da governo e sindacati per l'innovazione nella Pubblica amministrazione ha suscitato apprezzamenti diffusi. Ma in

DI RENATO BRUNETTA

alcuni amici, appena si sente parlare di Pa, scatta il riflesso condizionato di chiusura, e troppo facilmente ci si consegna a una retorica che impedisce di cogliere anche le novità. Atteggiamenti che, a lungo termine, non solo occupano di lavoro sa che le generazioni sono sempre una ciambella di salvataggio per i meno virtuosi. Questa è una fase nuova. E' il momento di comprendere che fare innovazione, insieme, è necessario. Nella Pubblica amministrazione è decisivo! Parlare di innovazione, produttività, decentramento contrattuale e mettere risorse sulla contrattazione, gli strumenti che rappresenta una svolta che precisi riferimenti per il negoziato che si è appena aperto per il rinnovo dei contratti. Nell'Isa, l'amico Pietro Ichino, noterà le risorse previste sulla contrattazione decentrata, che serve appunto per valorizzare gli operai e la produttività. (segue a pagina quattro)

Come si diventa il partito di Draghi

Il M5s, la Lega, il centro. Perché il guaio del Pd non riguarda la presenza delle correnti, ma l'assenza del coraggio. Come usare il cacciavite di E. Letta per innovare e non più per restaurare

Da domenica prossima, il cacciavite di Enrico Letta, che nel 2014 venne schiacciato dal brutale trapano di Matteo Renzi, diventerà lo strumento con cui il Partito democratico proverà a stringere le viti delle sue fragilissime ruote. Letta non è un leader carismatico ma è un leader che oggi potrebbe interpretare bene uno spirito del tempo che, anche come reazione alla stagione dell'isteria populista, sembra essersi a poco a poco impossessato di un'estetica della nuova politica, ancora prima dell'arrivo di Mario Draghi a Palazzo Chigi: misura, essenzialità, moderazione, correttezza politica e molti sobri maglioni con il collo a V buoni per evitare di mostrare le magliette McKinsey (si scherza).

ARRIVA LETTA BEPPE SALA ESCE IN PD.

NON C'E' GRESSIONE DIMISSIONI

ANCORA LA DON ROSSA



Il profilo, la storia e il curriculum di Letta - forse il più tecnico fra i politici, come come Draghi è probabilmente il più politico fra i tecnici - sono da soli un programma per evitare le complicanze di una malattia infettiva che causa 8 mila decessi ogni anno soprattutto tra gli over 65. Il 4 dicembre il comitato statale farmacovigilanza dell'Onm scriveva che non c'era alcuna evidenza che il Fluaud avesse causato casi decessi. Le indagini continuarono e il 23 dicembre i lotti di Fluaud furono sequestrati senza riserva.

Ma la campagna di vaccinazione fu compromessa. Nelle settimane immediatamente successive l'adesione, in particolare modo tra gli anziani, crollò alla segnalazione di un caso di un caso complessivo della campagna vaccinale che in alcune regioni arrivò al 30 per cento (solo perché una buona parte della popolazione era stata già vaccinata prima). Il 20/4/15 è stato l'anno con il tasso più basso di copertura vaccinale degli ultimi 20 anni e ci sono voluti diversi anni prima di un ritorno ai livelli precedenti. Ciò vuol dire che l'andata in onda produsse morti, che si sarebbero potute evitare, causate dal calo delle vaccinazioni. Il "principio di precauzione", unito a una comunicazione istruita, alla minimizzazione i rischi finisce per incrementarli con conseguenze ben peggiori di quelle che avrebbe voluto evitare.

trasformando il M5s nella costola di sinistra del Pd e riportando verso il centro il Pd, si potrebbero creare le condizioni giuste per svuotare di significato i progetti centristi e riportare anche gli ex democristiani all'interno del perimetro del Pd. Per farlo non serve cambiare nome al partito (diversi esponenti di primo piano del Pd vorrebbero, sciarapantando, chiamare il Pd "Democratico"), senza più partito) ma serve trovare una nuova identità. Il cacciavite di Letta, dunque, può essere utilizzato per restaurare o per innovare. E per innovare il prossimo leader del Pd avrà il dovere di usare il linguaggio della verità, ammettendo che il problema del Pd non ha a che fare con la presenza di correnti ma più semplicemente con l'assenza di coraggio. Buon cacciavite.

La mossa di Zinga

Da quando s'è dimesso l'ex segretario del Pd s'è svegliato. E vuole fare il king maker di Letta

Roma. Ieri ha proclamato la Repubblica indipendente di Zingarella. Il Pd cambia segretario? Arriva Enrico Letta? Forse si cambia linea politica? Va bene, va tutto bene. Ma nel Lazio, dove lui è il presidente, la linea resta la sua. E così ieri mattina Nicola Zingaretti ha annunciato la sua nuova giunta regionale, con i cinque stelle al governo. Compresa Roberta Lombardi, detta la Faraona, la grilletta arcinemica di Virginia Raggi. A c'è un progetto a lungo termine dietro questa mossa. Zingaretti non si è dimesso da segretario per disperazione, ma per ambizione. (Merlo segue a pagina quattro)

Revolutionary Joe

Biden ha introdotto lo stimolo più progressista di sempre senza far scappare i moderati. In 51 giorni

Milano. Toni pacati e noia hanno consegnato all'America una rivoluzione, in soltanto 51 giorni dall'insediamento del presidente Joe Biden. Il paese più lacerato di sempre, piegato da un dibattito pubblico rabbioso, ha adottato un pacchetto di stimoli (1.900 miliardi di dollari) che è quello di più di una risposta alla pandemia: è una nuova visione del ruolo dello stato e va oltre la storica dicotomia tra small e big government. Questo è il "Transfer State", un'enorme redistribuzione di denari che si fonda sull'idea che poi i cittadini, di quei denari, ne faranno buoni usi. (Pezzoli segue a pagina quattro)

Nelle scuole dell'Ue

Come vanno le chiusure degli istituti negli altri paesi europei? Una ricognizione

Roma. A un anno dalle prime chiusure, i governi europei non sono riusciti a formulare una linea unanime sull'apertura e sulla chiusura delle scuole. Ci si ritrova a fare i conti con i giorni peggiori, i giorni fatti a metà e con un futuro scolastico incerto. Dopo l'inizio della seconda ondata c'è chi inizia a riaprire, chi chiude e chi invece non ha mai chiuso. La Francia di Emmanuel Macron da febbraio del 2020 a marzo 2021 ha lasciato gli istituti aperti per 182 giorni e il governo fa un gran vantare di questo primato e parla di exception française, che è un merito, ma non proprio un'eccezione. L'Unesco ha analizzato l'apertura delle scuole e secondo i dati Parigi figura tra i più virtuosi, ma anche Spagna e Belgio hanno cercato di lasciare aperte. Da maggio dello scorso anno il governo francese ha cercato di garantire la possibilità di andare a scuola, ci sono state chiusure dove si sono verificati dei focolai, e le lezioni vengono organizzate secondo un sistema misto: alcuni alunni in presenza, alcuni da remoto. La Spagna era stata tra i paesi più colpiti durante la prima ondata e anche quello a assicurare prima il ritorno alle scuole chiuse più a lungo. Ma dal nuovo anno scolastico, il governo di Pedro Sánchez ha dichiarato le scuole aperte una priorità, ma con una nuova norma il sistema misto. Il ministro dell'Istruzione ha cercato di garantire un protocollo rigido. (Fiammetti segue a pagina tre)

Nei dilemmi dell'Ue

Se America e Inghilterra non esportano vaccini, l'Europa deve seguirle? Tentazioni e rischi (alti)

Bruxelles. Di fronte al protezionismo di Stati Uniti e Regno Unito, anche l'Unione europea deve lanciarsi nel nazionalismo sui vaccini imponendo un divieto totale delle esportazioni per vaccinare prima di tutti. Nel momento in cui AstraZeneca taglia nuovamente le forniture per il primo e il secondo trimestre e Johnson & Johnson rinvia le consegne delle prime dosi, sempre più voci dell'Ue si stanno alzando per rivendicare un approccio molto più muscolare di quello adottato finora. "Le regole della WTO permettono un divieto di esportazione, quando è necessario a proteggere la salute dei cittadini e questo è definitivamente il caso", ha detto mercoledì l'euro-parlamentare tedesco della Cdu, Peter Liese, portavoce del Ppe, per le questioni sanitarie. Il meccanismo di controllo delle esportazioni messo in piedi dalla Commissione, e che ha permesso all'Italia di bloccare 250 mila dosi destinate all'Australia, non basta più perché si applica solo alle società farmaceutiche che non rispettano gli impegni contrattuali. Tra le righe, Liese sostiene che occorre passare a una nuova fase, cioè fare come Stati Uniti e Regno Unito: "Se gli Usa riforniscono solo se stessi e noi riforniamo il mondo, non può funzionare".

Il protezionismo europeo sui vaccini in parte è alimentato dai comportamenti delle società farmaceutiche. (Caretta segue a pagina tre)

L'INTERVENTO | A PAGINA QUATTRO

Ripartire? Si può solo voltarono sui vaccini. Idee per la crescita

SILVESTRINI, SEGRETARIO GENERALE CHN

Guerra in mare

Israele attacca in segreto le navi iraniane che violano le sanzioni internazionali contro la Siria

Roma. Israele ha attaccato una decina di navi iraniane dirette verso la Siria - la maggior parte erano petroliere - negli ultimi dodici mesi secondo fonti americane e fonti "regionali" citate dal Wall Street Journal, dove "regionali" potrebbe voler dire "israeliane" oppure di un paese del Golfo. Le fonti dicono che a febbraio alcuni agenti israeliani hanno attaccato una mina allo scafo di una nave iraniana alla fonda vicino alla costa del Libano e poi l'hanno fatta esplodere. Le mine attaccate di nascosto alle navi sarebbero l'arma più usata in queste operazioni.

La notizia data dal Wall Street Journal getta una nuova luce su tutta una sequenza di eventi che è verificata negli ultimi due anni su quella rotta marittima, a partire dall'annuncio di parte dei media iraniani di un "attacco coordinato con due missili" avvenuto l'11 ottobre 2019 contro la petroliera iraniana Sabiti in navigazione nel Mar Rosso. Si trattò di una denuncia rara perché non è mai stato possibile verificare di attacchi in mare e ha mantenuto il silenzio per tutto questo tempo. Giovedì un canale Telegram iraniano non ufficiale ha mostrato le fotografie di un incendio a bordo della petroliera Na Shar e Kord e ha parlato di nuovo di un attacco "con due missili" proprio davanti al porto siriano di Latakia, una delle città controllate dal governo del presidente Bashar al Assad.

L'Iran tacque perché questo traffico di navi e di greggio verso la Siria è in flagrante violazione delle sanzioni internazionali contro il governo di Assad ed è tutto gestito dai guardiani della rivoluzione iraniana, la forza militare che si occupa delle operazioni all'estero. Le fonti dicono che secondo Israele alcune di queste navi sono cariche di armi e di equipaggiamento militare, altre sono cariche di petrolio (equivalente a due miliardi di dollari) e che questo traffico fa parte della campagna iraniana cominciata nel 2015 per sfidare la Siria in una guarnigione militare pronta a una futura guerra. In pratica, questi attacchi contro le navi sarebbero la versione marittima di quello che succede già da anni sulla terraferma: ogni mese i raid aerei israeliani distruggono circa militari arrivati in Siria dal Iran, in particolare nella zona dell'aeroporto internazionale a sud della capitale Damasco.

Queste operazioni potrebbero essere una risposta ai quattro sabotaggi avvenuti nel maggio 2019 ai danni di quattro petroliere in transito nel Golfo Persico, che non sono stati rivendicati in via ufficiale da nessuno ma che le compagnie di assicurazione attribuiscono all'Iran - che così avrebbe voluto dimostrare quanto è facile bloccare una delle rotte più importanti del mondo. Lunedi un drone lanciato dal missile filoiraniano in Iraq ha colpito il terminal di Ras Tanura sulla costa saudita e nel settembre 2019 uno sciamita di droni si applica solo alle società farmaceutiche che non rispettano gli impegni contrattuali. Tra le righe, Liese sostiene che occorre passare a una nuova fase, cioè fare come Stati Uniti e Regno Unito: "Se gli Usa riforniscono solo se stessi e noi riforniamo il mondo, non può funzionare".

Andrea's Version

Per intanto vi avviso: se tre seguì come il dottor Nicola Gratteri, o Roberto Saviano, ma pure Enrico Mentana, venissero mai a sapere che l'angramma di AstraZeneca è "cattanzarese", va a finire che ci ritiriammo la budugata perfino nella Limonata Rogé.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23.30



# il Giornale



SABATO 13 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 61 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ISSN 2532-4071 | Giornale (ed. nazionale)

In edicola «1861. La Storia del Risorgimento che non c'è nei libri di storia»

## MENTRE L'ITALIA CHIUDE PER VIRUS SÌ VAX (SENZA PAURA)

Migliaia di disdette per AstraZeneca, ma i pm assicurano: «Nessun nesso tra morte e vaccini». Sprint sulle iniezioni, saranno triplicate  
MA I MEDICI RISCHIANO I PROCESSI: «SUBITO LO SCUDO PENALE»

di Alessandro Sallusti

**D**i fatto si torna in un regime di lockdown generalizzato, inutile girarci intorno o usare parole diverse e colorate. Il paradosso è che si chiude quasi tutto, ma mai come ora siamo stati così vicini a vedere la luce in fondo al tunnel. Quello che ci è chiesto ora potrebbe davvero essere l'ultimo sforzo, l'ultimo sacrificio. Perché la primavera è alle porte con i suoi effetti anestetizzanti sul Covid, perché i vaccini sono in arrivo in quantità adeguate, perché il piano vaccinale - sia pure ancora con qualche inciampo - si sta mettendo in moto e ultimo, non in ordine di importanza, perché finalmente siamo in buone mani anche per quello che riguarda il risarcimento dei danni economici.

Lo abbiamo scritto ieri: non è questo il momento di farsi prendere da paure o vax. «Oggi non è lecito avere paura», scriveva Oriana Fallaci a proposito di un altro tipo di minaccia globale - il terrorismo islamico - che, per quanto vigliacco e feroce, non aveva provocato quasi tre milioni di morti nel mondo come invece ha fatto il virus. La verità è che il rischio che corriamo a non vaccinarci è migliaia di volte superiore a quello che si corre sottoponendosi alla vaccinazione. Senza contare che, fino a quando non avremo raggiunto una sufficiente immunità di gregge - che solo il vaccino ci può dare -, hai voglia a rivendicare libertà fondamentali come quelle all'istruzione, al lavoro, allo spostamento e allo svago.

Siamo ancora arrabbiati per gli errori e le leggerezze commesse un po' da tutti un anno fa all'apparire della pandemia. Ecco, non ripetiamoli per stanchezza o stupidità. Due mesi di sacrifici - sostengono gli esperti - e saremo fuori dal cratere dell'emergenza, il che non vuol dire che il virus sarà sparito, ma che sarà possibile convivere in relativa sicurezza. Di fronte a una simile prospettiva non può esserci nessun incidente di percorso, nessuna pur disdicevole falla nella macchina vaccinale che distolga dall'obiettivo: immunizzare più gente possibile il più velocemente possibile. Chi di dovere faccia il suo, ma anche noi mettiamoci del nostro. Gli ultimi chilometri di una maratona sono sempre e ovviamente i più duri, ma proprio per questo sai che soddisfazione quando si taglia il traguardo?

servizi da pagina 2 a pagina 6

I GUAI DELL'EX COMMISSARIO

**Mascherine, nuovo giallo  
Non si trovano più  
le fatture dell'era Arcuri**

Chiara Giannini

a pagina 6

IL RITARDO AFFOSSA IL PIL

**Spilorcia sulle dosi  
Così la Ue ha perso  
novanta miliardi**

di Nicola Porro

**L'**Europa sui vaccini ha sbagliato tutto. E, come vedremo tra poco, ci potrebbe costare 90 miliardi di euro, secondo la Cdp (la controllata del Tesoro nell'economia italiana).

Siamo indietro rispetto agli Stati Uniti, in cui a governare c'era un certo Donald Trump. Abbiamo fatto peggio, in termini (...)

segue a pagina 2

DRAGHI TRA I VACCINATORI

**Il giorno di svolta:  
«Qui ho capito  
che ne usciremo»**

di Adalberto Signore

a pagina 2

IL DISCORSO DEL PREMIER

**«Basta inglesismi»  
E l'uomo d'Europa  
parlò da Mario**

di Vittorio Macioce

a pagina 3

FINALMENTE PIETÀ PER 700 «DISERTORI»

**Quei nostri ragazzi fucilati  
riabilitati dopo un secolo**

di Giordano Bruno Guerri e Fausto Biloslavo



DISONORE I soldati italiani fucilati come traditori al fronte

Furono circa 700 e dopo più di un secolo hanno recuperato l'onore. La commissione Difesa del Senato ha infatti approvato una risoluzione che riabilita i soldati italiani che furono fucilati - spesso sommariamente - durante la Grande guerra. Un provvedimento atteso troppo a lungo che riconosce il sacrificio di quei ragazzi travolti dall'orrore delle trincee.

a pagina 15

GUERRA NEL PARTITO

**Arriva Letta  
e Sala lascia il Pd  
La sinistra riparte  
con una frattura**

Chiara Campo e Laura Cesaretti

Enrico Letta ha sciolto quella che appariva una riserva più che altro di facciata e ha accettato di guidare il Pd. Ma l'arrivo di quello che già viene definito «il Draghi dei dem» coincide con l'addio di Beppe Sala. Il sindaco di Milano aderisce ai Verdi europei, stanco delle correnti Pd.

alle pagine 10-11

APERTO UN FASCICOLO

**Non si astenne  
su Verdini  
che non lo candidò  
Ombre sul giudice**

Luca Fazzo

Gaspare Sturzo, il giudice che si rifiutò di archiviare l'inchiesta Consip su Verdini e il papà di Renzi è nei guai: su di lui è stato aperto un fascicolo con l'ipotesi di abuso d'ufficio per non essersi astenuto. Verdini infatti ne aveva bloccato la candidatura per il centrodestra.

a pagina 13

in edicola a Roma e Milano

**LE JEUNE CONTRO L'EUGENETICA**  
«Ogni essere umano ha diritto alla vita»

**700 ANNI DI DANTE**  
il poeta universale non globalista

**GABRIELE KUBY**  
«Cristiani in politica senza fare sconti»

Abbonati su [www.iltimone.org](http://www.iltimone.org)

**il timone** 2021

«Ogni essere umano ha diritto alla vita»

**Fede e ragione per non perdere la rotta**

I 90 ANNI DEL VIGNETTISTA (ODIATO DALLA SINISTRA)  
**Forattini, liberale con la matita**

di Paolo Guzzanti

Giorgio è stato l'inventore della satira liberale. Finché sembrava di sinistra e ben omologato, la parola d'ordine era: quanto è bravo Forattini, quanto fa ridere Forattini, è il migliore Forattini. Poi cominciò a dirizzare. Io lo so bene perché ero con lui a Repubblica, piazza Indipendenza, Roma. Lui lavorava (...)

segue a pagina 32

NEGLI USA

**Autocensura  
di Amazon:  
«Niente libri  
anti-gender»**

di Marco Gervasoni

a pagina 33

# IL GIORNO

SABATO 13 marzo 2021  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

La nostra intervista: il futuro è cambiamento

**Svolta eco e Hi-Tech Meyer e la Scala: sinfonia di ripresa**

Sandro Neri in Lombardia



DOMANI IN REGALO

QV WEEKEND

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Mezza Italia è rossa, il resto arancione

Il governo vara una nuova stretta con un decreto legge: le misure in vigore da lunedì al 6 aprile. Sarà una Pasqua blindata. Peggiorano Emilia-Romagna, Lazio, Lombardia e Marche. In Toscana lockdown solo in tre province. Sardegna unica regione bianca

Servizi  
alle pagine 6 e 7

Il ruolo del nuovo segretario Pd

**Letta tenga duro Ancora due anni di governo forte**

Bruno Vespa

**A**lla vigilia del mese più duro dal maggio dello scorso anno, Mario Draghi nel centro vaccinale di Fiumicino ha voluto dare un segnale simbolico del suo ruolo. E come Mattarella seduto allo Spallanzani in attesa della vaccinazione ha fatto capire che la 'livella' è arrivata sul colle del Quirinale, Draghi si è seduto accanto a uomini e donne della Croce Rossa (e non tra Speranza e Zingaretti, come da protocollo) con la divisa ideale da comandante in capo di questa battaglia, speriamo ultima e decisiva. Il primo ministro ha dato due segnali precisi: presto si arriverà a mezzo milione di vaccinati al giorno e chiederà al Parlamento un nuovo scostamento di bilancio. Mezzo milione al giorno fa 15 milioni al mese.

Continua a pagina 2

**CASO ASTRAZENECA FRA PAURE E PROVE SCIENTIFICHE. GUIDA PER CAPIRE LA SVOLTA DRAGHI: «PRODURREMO DOSI IN ITALIA, È LA VIA MAESTRA»**



Il presidente del Consiglio Mario Draghi, 73 anni

**MA IO VI DICO NE USCIREMO CON I VACCINI**

Servizi alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

**AstraZeneca Quasi 32mila dosi del lotto sospetto «Nessun problema»**

A.Gianni nelle Cronache

Milano

**Assalto armato Via con orologi per 400mila euro**

Palma nelle Cronache

Codogno

**Il Comune compra un parco con le scuderie**

Borra nelle Cronache



Giudice a Torino salva gli odiatori del web

**Offese ai vigili sui social Tutti assolti: non è reato**

Ponchia a pagina 11



Belgio, le conseguenze del calo delle vocazioni

**Sempre meno monaci Birre trappiste a rischio**

R. Morandi a pagina 15

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

**SUSTENIUM**  
Bioritmo3  
Multivitaminico

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

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

A. MESARISE



**Oggi su Alias**

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



**Domani su Alias D**

**I FANTASMI DEL VIETNAM** nel nuovo romanzo di Viet Thanh Nguyen. Un inedito di Adorno, Napoleone e il mito di Roma ai Mercati di Traiano



**Visioni**

**PARIGI** L'occupazione del teatro Odéon ha acceso una protesta contro il governo in tutta la Francia  
**Kamila Mamadzarbekova** a pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE  
+ EURO 2,00

SABATO 13 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 61

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Roma durante il lockdown foto di Elio Castoria



# il manifesto

quotidiano comunista oggi con ALIAS

# Precetto pasquale

Dieci regioni e la provincia di Trento in rosso, tutte le altre in arancione, tranne la Sardegna che resta bianca. Per le feste di Pasqua lockdown per tutti. L'Is: «Siamo nel pieno della terza ondata». Draghi: «Misure proporzionate e adeguate alla situazione» **pagine 2,3**

**Economia**  
**La crisi strutturale e lo Stato che fa l'architetto**

LAURA PENNACCHI

Lo slancio progettuale e la curvatura ideale che Enrico Letta dovrà imprimere al Pd bisognano di rinascita in termini sia di identità sia di strategie, sono esemplificati da due questioni cruciali: il rilancio della "piena e buona occupazione", il ruolo dello Stato adeguato a questo scopo. Da questo si misurerà anche la portata del profilo riformista del governo Draghi, di cui del resto, egli stesso ci ha fornito elementi per interpretazioni non univoche, pertanto da non dare affatto per scontato.  
— segue a pagina 15 —

**La via costituente**  
**Al Letta di governo rispondiamo con la sinistra**

ALFONSO GIANNI

L'avvento di Enrico Letta alla segreteria del Partito democratico non è un semplice passaggio di consegne dettato dalle dimissioni di un deluso Nicola Zingaretti e dalla assenza di altri candidati che potessero acquietare le turbolenze delle varie correnti. Questo cambio al vertice rappresenta un salto di qualità in negativo per l'intero Pd, sempre più sospinto da una scelta governista che si è venuta via via rafforzando per diventare l'unica strategia di quel partito.  
— segue a pagina 15 —

**DOMANI IL VOTO DELL'ASSEMBLEA DEL PD: «NON CERCO L'UNANIMITÀ, MA LA VERITÀ»**

## Letta dice sì e prepara il nuovo Ulivo

Un minuto e 19 secondi di video, a mezzogiorno in punto, per dire «Io ci sono». Enrico Letta cambia vita un'altra volta, lascia a Parigi le sudate carte e si rituffa nel mare in burrasca del Pd, il partito che ho contribuito a fondare e che oggi vive una crisi profonda.

«Francamente lunedì scorso non avrei immaginato che oggi sarei stato qui ad annunciare la mia candidatura alla guida del Pd. Io faccio per amore della politica e passione per i valori democratici», esordisce nel filmato girato nella sua scuola di politiche nel centro

di Roma, alle spalle due cartine dell'Italia. Il messaggio è preceduto da una vista al ghetto di Roma e da una citazione di Liliana Segre: «Non siate indifferenti». Si capisce subito che non è un discorso di circostanza.  
**CRUGATI A PAGINA 4**

**REGIONE LAZIO**  
**Zingaretti vara la giunta Pd-M5S**

La giunta regionale del Lazio si allarga al Movimento 5 Stelle e il suo presidente, Nicola Zingaretti, compie una mossa destinata ad avere ripercus-

sioni anche nella politica nazionale. Le due nuove assessorie pentastellate sono Roberta Lombardi e Valentina Corrado. **SANTORO A PAGINA 5**

**all'interno**

**Stato-regioni** **La Consulta mette a freno i «governatori»**

ANDREA FABOZZI **PAGINA 5**

**Ex Ilva** **Il consiglio di Stato riapre i fornai, ira del sindaco**

GIANMARIO LEONE **PAGINA 6**

**Ruanda** **L'eroe «terrorista» e il dittatore «buono»**

SABATO ANGIERI **PAGINA 16**

**Memoria e crimini**  
**Un insulto ai fuclati della Prima Guerra**

FRANCO CORLEONE

Il 121 novembre scorso il manifesto pubblicò una mia lettera aperta a Roberta Pinotti, presidente della Commissione Difesa del Senato che chiedeva l'approvazione di una legge per restituire l'onore ai soldati fuclati nel corso della Prima Guerra mondiale.  
— segue a pagina 14 —

**USA/MOLESTIE SESSUALI**  
**Ocasio-Cortez chiede le dimissioni di Cuomo**



Fuoco amico sul governatore democratico di New York. Al Congresso i compagni di partito di tutte le correnti, a partire da Alexandria Ocasio-Cortez, sulla scia delle accuse di molestie sessuali e per i numeri dei morti da Covid-19 nelle case di riposo statali firmarono una lettera in cui si chiede la sua testa. Ma Cuomo non molla. **CATUCCIA A PAGINA 8**

**Biden, non solo Covid**  
**Sorprendente, su diritto al voto e sui sindacati**

FABRIZIO TONELLO

È possibile, perfino probabile, che nel giro di qualche mese Joe Biden deluda la sinistra americana e i progressisti di tutto il mondo - p.s. sul tema delle politiche verso i migranti. Dopo 50 giorni in carica, però, il bilancio interno della sua presidenza è positivo.  
— segue a pagina 14 —

**Lele Corvi**



10313  
9 770025 215017  
editore: Italiani Speed. In a.p. - D.L. 359/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, GigaCRM/23/21/03





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 71  
ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 13 Marzo 2021 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

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

**Denunce e multe**  
Negli hotel di Pompei  
l'epidemia non ferma  
il sesso clandestino

Susy Malafronte a pag. 13



**Domani c'è il Milan**  
Juve-Napoli rinviata  
si giocherà il 7 aprile  
e Gattuso sfida il passato

Roberto Ventre a pag. 16



## Vaccini, pasticcio Campania

► Il caso dei due lotti di AstraZeneca bloccati e poi riammessi. Ma in pochi rinunciano all'iniezione. Asl 1 e Asl 3 di Napoli non danno i certificati vaccinali. Sicilia, indagato l'ad della casa farmaceutica

**Covid, gli scenari**  
QUARTA ONDATA  
LE MISURE  
PER EVITARLA

Luca Ricolfi

Scenario A. Arrivano i vaccini promessi. Il generale Figliuolo fa miracoli, e riesce a far vaccinare il 70% della popolazione entro l'estate. Pochi si spaventano per i casi di reazione avversa, come quelli di questi giorni con AstraZeneca. Le aziende farmaceutiche cominciano a produrre vaccini anche per gli under 16, il che permette di portare la percentuale di vaccinati intorno all'80%.

Continua a pag. 39

**L'Italia a nervi tesi**  
IL PAESE STANCO  
CHE HA BISOGNO  
DI CERTEZZE

Giuseppe Montesano

Siamo forse stremati? La pandemia che va avanti da più di un anno ci ha spezzati psicologicamente? Siamo forse sull'orlo di un cedimento delle teste con conseguenze immense sulla nostra vita personale? Una risposta seria può essere: non siamo ancora spezzati, ma ci stiamo avvicinando rapidamente al livello di rottura. E il pericolo maggiore che grava sulla nostra fragile testa è l'incertezza: perché essa genera sfiducia e insicurezza.

Continua a pag. 39

**L'appello delle imprese**  
NO ALLA FOLLE  
CORSA PER LE DOSI  
COLLABORIAMO

Maurizio Manfellotto

L'aumento dei contagi, il proliferare delle varianti, le criticità nella distribuzione dei vaccini, l'allarme si spera infondato su alcuni casi di mortalità sopraggiunta dopo l'assunzione di prodotti di determinati lotti, generano incertezza e preoccupazione nell'opinione pubblica.

Proprio per questo è utile sottolineare anche quegli elementi che possano indurre a un moderato ottimismo. A cominciare dalla disponibilità del rimedio contro il Covid 19.

Continua a pag. 39

**Il film con Eduardo Scarpetta su Raiuno**



PIANOFORTISSIMO Eduardo Scarpetta e Vincenzo Nemolato in una scena  
«Carosello Carosone», torna il Maradona della musica

Titta Fiore a pag. 14

Evangelisti, Malfetano, Mautone, Melina,  
Muzio e Pappalardo alle pagg. 2, 3, 6 e 7

**Il nuovo decreto**

Il lockdown un anno dopo  
ecco tutti i divieti di Pasqua

Conti e Di Branco a pag. 8

**Cosa si può fare**

Via libera all'attività sportiva  
ma da soli e con mascherina

Servizio a pag. 9

## Errori giudiziari Napoli capitale record di multe

► Il dossier choc del garante dei detenuti  
Ingiuste detenzioni, 129 casi in un anno

Valentino Di Giacomo

Un anno ancor più difficile a causa del Coronavirus anche per i detenuti reclusi nelle carceri campane. Un'accelerazione di contagi e morti negli ultimi sei mesi. Ma non è stato solo il Covid a monopolizzare ieri la presentazione della relazione annuale sullo stato delle carceri campane presentata dal Garante dei detenuti, Ciambriello. A Napoli spetta infatti un triste primato: quello delle ingiuste detenzioni causate da errori giudiziari. Solo nello scorso anno a Napoli si sono contati 129 casi di errori giudiziari.

In Cronaca

**Il neosegretario**  
Letta: «Al Pd  
chiedo lealtà  
non cerco  
rivincite»



Nessuna voglia di rivincita nel partito, ma di lealtà. È con questo spirito di servizio che Enrico Letta accetta di candidarsi alla guida del Pd.

Ajello, Di Fiore, Jerkov e Pappalardo alle pagg. 10 e 11

**Punto di Vespa**  
DUE ANNI  
DI TREGUA  
PER L'ITALIA

Bruno Vespa

Alla vigilia del mese più duro dal maggio dello scorso anno, Mario Draghi nel centro vaccinale di Fiumicino ha voluto dare un segnale simbolico del suo ruolo. E come Mattarella seduto allo Spallanzani in attesa della vaccinazione ha fatto capire che la «livella» è arrivata sul colle del Quirinale, Draghi si è seduto accanto a uomini e donne della Croce Rossa (e non tra Speranza e Zingaretti, come da protocollo) con la divisa ideale da comandante in capo di questa battaglia, speriamo ultima e decisiva.

Continua a pag. 38

**La proposta**  
IL MARE ASSE  
DEL RILANCIO  
SUD-NORD

Nando Santonastaso

Lo chiamano «Progetto di sistema» perché punta a «realizzare uno sviluppo sostenibile del sistema Italia sostenendo in modo sinergico il motore del Nord con quello del Mezzogiorno, in un'ottica mediterranea». Non più la logica dei Piani separati per il Sud, ma una visione unitaria della ripresa post pandemia attraverso il Recovery Plan che punti a rilanciare contemporaneamente Nord e Sud, sfruttando in chiave europea tutto ciò che il Mediterraneo rappresenta.

Continua a pag. 38

**CAPSULE O PONTI STACCATI?**

**PONTEFIX®**

**FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI**

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

da **FIMO IN FARMACIA** [www.fimosrl.it](http://www.fimosrl.it)

**PONTEFIX®**  
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

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



# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 143 - N° 71  
ITALIA  
Sped. in A.P. DL352/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Sabato 13 Marzo 2021 • S.Rodrigo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**America's Cup**  
**James Spithill**  
lo skipper dei record  
che porta Luna Rossa  
a un passo dal sogno  
Lodigiani nello Sport



**Vince anche l'Atalanta**  
**Caicedo salva la Lazio**  
entra nel finale e decide  
la partita: 3-2 al Crotona  
**Roma domani a Parma**  
Angeloni e Bernardini nello Sport



**Il Messaggero**  
**PATENTE E LIBRETTO**  
[motori.ilmessaggero.it](http://motori.ilmessaggero.it)

**Scenari Covid**  
Le misure necessarie  
che ancora non ci sono

Luca Ricolfi

**S**cenario A. Arrivano i vaccini promessi. Il generale Figliuolo fa miracoli, e riesce a far vaccinare il 70% della popolazione entro l'estate. Pochi si spaventano per i casi di reazione avversa, come quelli di questi giorni con AstraZeneca. Le aziende farmaceutiche cominciano a produrre vaccini anche per gli under 16, il che permette di portare la percentuale di vaccinati intorno all'80%.

Non emergono, né in Italia né altrove, varianti più trasmissibili o letali di quelle attualmente in circolazione. Gli studiosi scoprono che i vaccinati non trasmettono il virus, o lo fanno in misura molto ridotta. L'arrivo della bella stagione abbatterà drasticamente la circolazione del virus, nonostante cospicui flussi turistici in entrata e in uscita.

A settembre, dopo un'estate abbastanza tranquilla, tutte le attività ripartono, e il numero di nuovi casi resta molto basso. I pochi focolai che si ripresentano vengono facilmente spenti con il tracciamento e, nei casi più ostici, con pochi, brevi, circoscritti lockdown. Il Papa in persona propone che Mario Draghi sia proclamato santo, ancor prima della sua trionfale elezione alla presidenza della Repubblica.

Se questo, che tutti sogniamo, fosse lo scenario che effettivamente ci attende, la politica sanitaria in atto sarebbe abbastanza razionale, ancorché leggermente clinica.

Continua a pag. 23

## Il lockdown un anno dopo «Vaccini unica via d'uscita»

► Sale il contagio, mezza Italia in rosso (Lazio compreso). Pasqua, divieti per tutti  
AstraZeneca, picco di disdette dopo i decessi. Il premier: «Solo il siero può salvarci»



**ROMA** Torna il lockdown, un anno dopo, per abbassare la curva dei contagi e rendere più facile le vaccinazioni. Draghi: «Unica via d'uscita».

Gotti, Di Branco, Evangelisti, Malfetano e Melina da pag. 2 a pag. 5

Nella foto: una ragazza riceve il vaccino nell'Hub di Roma Termini (L'ESPRESSO)

**Viaggio negli hub della campagna vaccinale**

**Quelli che non rinunciano all'iniezione: «Il virus ci preoccupa più degli effetti»**

**ROMA** In fila ci sono insegnanti, medici, operatori sanitari, nonni che aspettano pazientemente il proprio turno e che non, non intendono rinunciare al

vaccino. «Perché i rischi potrebbero certamente esserci ma il Covid-19 è molto peggio».

Guasco, Mozzetti e Polissano a pag. 5

**Prima del blocco**

**L'ultima corsa, dal parrucchiere al pranzo al mare**

**ROMA** L'ultimo weekend di libertà prima del lockdown. Borrelli a pag. 7

**Anglismi inutili**  
L'orgoglio ritrovato dell'italiano di Draghi

Mario Ajello

**P**roprio mentre si combatte una battaglia patriottica, la tutela degli italiani e dell'italiano, inteso come lingua, dovrebbero andare insieme. Se n'è accorto Mario Draghi, il quale subito dopo aver pronunciato nel suo discorso dall'hub di Fiumicino (ma invece di chiamarlo hub lo ha definito «il luogo da cui sto parlando») le espressioni «smart working» e «babysitting» si è fermato per un istante e ha guardato dritto nelle telecamere.

Continua a pag. 23

**Ripartenza Pd**  
Il sì di Letta: «Ma adesso chiedo lealtà»

**ROMA** Enrico Letta dice sì a diventare leader del Pd. E lo fa con un video di 19 minuti sui social, chiedendo «verità ma anche lealtà» ai signori della guerra dem. E quelli rispondono in coro: evviva Letta. Che può significare una sorta di «frenocastisereno» (ovvero il precludo anticipato al prossimo sacrificio del prossimo segretario del Pd) ma anche l'opposto: la presa di coscienza di tutte le correnti interne che Letta è l'ultima spiaggia e dopo c'è il baratro, dunque tocca smetterla di farsi del male. Domani l'elezione a segretario all'assemblea nazionale dei mille via web.

A pag. 8

**Accelera l'inchiesta sullo strano suicidio di Teodosio Losito**  
**Buferà sul Gf Vip, Garko dai pm**

Michela Allegri

**P**ressioni psicologiche, flirt inventati, vita personale messa sotto stretto controllo, un clima «da setta» che potrebbe in qualche modo essere collegato al suicidio di una persona: lo sceneggiatore tv Teodosio Losito, trovato impiccato nella sua casa di Roma nel gennaio del 2019. Il divo del piccolo schermo Gabriel Garko è arrivato ieri in Procura a Roma per raccontare, in qualità di testimone, la sua versione dei fatti sul giallo. Buferà sul Grande Fratello Vip.

A pag. 12

**Il ricorso di una coppia siciliana**  
**Banchetto di nozze scadente? La Cassazione annulla il conto**



**ROMA** Felici e contenti, come vuole la tradizione, al momento del «sì». Insoddisfatti durante il banchetto nuziale. Vini scadenti, allergie, servizio lento, cibi precotti: ecco come un giorno così importante può diventare un incubo. E la Cassazione ha dato ragione a una coppia siciliana che non ha pagato.

Arnaldi a pag. 13

**PESCI, SI CAMBIA PER MIGLIORARE**

**Buogiorno, Pesci! Luna nuova nel segno cambia, migliora, trasforma. La fase nasce in mattinata e si congiunge a Venere e Nettuno, che sono presenti nel vostro cielo. La prima rende intensi i rapporti con le persone care, i parenti, gli amici; e promuove incontri d'amore. Nettuno invece, con il suo tridente, esplora il mare della vita, del caso, del destino... e troverà un tesoro per voi. Auguri.**

L'oroscopo all'interno

**La Corte Suprema: 5 anni e 3 mesi per l'ex patron della Lazio**  
**Cirio, la condanna di Cragnotti**

**ROMA** Si chiude il capitolo giudiziario sul dissesto della Cirio: è definitiva la condanna a 5 anni e 3 mesi per Sergio Cragnotti. La Cassazione ha dichiarato inammissibile il ricorso contro la decisione della Corte di appello di Roma del 26 giugno 2019. Cragnotti esce assolto dal capo di imputazione più pesante, il reato di bancarotta. Secondo quanto ricostruito negli anni, sarebbero circa 35mila i risparmiatori coinvolti.



A pag. 12

**Chiesto l'impeachment**  
**Cuomo, accuse a Ny: «Ha molestato le sue collaboratrici»**

Flavio Pompetti

**«**Il governatore Andrew Cuomo ha perso la fiducia degli abitanti di New York e deve rassegnare le dimissioni. Il parlamento statale, controllato dal dem, il suo stesso partito, ha lanciato una inchiesta per l'impeachment.

A pag. 11

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



# il Resto del Carlino

SABATO 13 marzo 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it


**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

L'ex schermitrice nominata sottosegretario

**Vezzali al Governo**  
**«Sport di base e Olimpiadi le priorità»**

Ferreri nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO



**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Mezza Italia è rossa, il resto arancione

Il governo vara una nuova stretta con un decreto legge: le misure in vigore da lunedì al 6 aprile. Sarà una Pasqua blindata. Peggiorano Emilia-Romagna, Lazio, Lombardia e Marche. In Toscana lockdown solo in tre province. Sardegna unica regione bianca

Servizi  
alle pagine **6 e 7**

Il ruolo del nuovo segretario Pd

**Letta tenga duro**  
**Ancora due anni di governo forte**

Bruno Vespa

**A**lla vigilia del mese più duro dal maggio dello scorso anno, Mario Draghi nel centro vaccinale di Fiumicino ha voluto dare un segnale simbolico del suo ruolo. E come Mattarella seduto allo Spallanzani in attesa della vaccinazione ha fatto capire che la 'livella' è arrivata sul colle del Quirinale, Draghi si è seduto accanto a uomini e donne della Croce Rossa (e non tra Speranza e Zingaretti, come da protocollo) con la divisa ideale da comandante in capo di questa battaglia, speriamo ultima e decisiva. Il primo ministro ha dato due segnali precisi: presto si arriverà a mezzo milione di vaccinati al giorno e chiederà al Parlamento un nuovo scostamento di bilancio. Mezzo milione al giorno fa 15 milioni al mese.

Continua a pagina 2

**CASO ASTRAZENCA FRA PAURE E PROVE SCIENTIFICHE. GUIDA PER CAPIRE LA SVOLTA DRAGHI: «PRODURREMO DOSI IN ITALIA, È LA VIA MAESTRA»**



Il presidente  
del Consiglio  
Mario Draghi,  
73 anni

**MA IO VI DICO**  
**NE USCIREMO**  
**CON I VACCINI**

Servizi alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Castel San Pietro, il caso

**Crac Bio On,**  
**inchiesta chiusa**  
**Gli indagati**  
**salgono a dieci**

Orlandi in Cronaca

Bologna, il cantante ustionato

**Gianni Morandi**  
**ancora ricoverato**  
**L'abbraccio dei fan**

Moroni in Cronaca

Verso le amministrative

**Bologna Civica**  
**chiude al Pd**  
**e trova la Lega**

Rosato in Cronaca



Giudice a Torino salva gli odiatori del web

**Offese ai vigili sui social**  
**Tutti assolti: non è reato**

Ponchia a pagina 11



Belgio, le conseguenze del calo delle vocazioni

**Sempre meno monaci**  
**Birre trappiste a rischio**

R. Morandi a pagina 15

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. MESARINE



SABATO 13 MARZO 2021

# IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL.EAT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXV - NUMERO 61, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN



DOMANI IN EDICOLA

## Il Secolo XIX regala ai lettori le mascherine chirurgiche

L'ARTICOLO / PAGINA 7



## IL SUPPLEMENTO DOMENICALE Specchio, mondo pesto: le emozioni in una salsa

DOMANI A 50 CENTESIMI PIÙ IL PREZZO DEL GIORNALE

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Commenti	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 19
Programmi-Tv	Pagina 35
Xite	Pagina 36
Sport	Pagina 40

### L'EDITORIALE

LUCA UBALDESCHI

## LETTA E LA SFIDA DIRITROVARE L'IDENTITÀ DEL PD

Il breve video con cui Enrico Letta si candida a prendere domani la guida del Pd tocca nel finale il vero nodo della "crisi profonda" che attraversa il partito. Perché quando dice "troveremo le idee migliori per andare avanti" sottolinea senza equivoci il deficit di proposta politica che ha segnato la storia recente del Partito democratico.

È certamente una buona notizia per il Pd affidarsi a una persona competente, autorevole e conosciuta anche all'estero come l'ex presidente del Consiglio. E non deve sorprendere più di tanto che a intonare oggi l'osanna all'interno dei dem ci siano anche molti che pochi anni fa votarono per allontanarlo da Palazzo Chigi spingendolo verso l'esilio parigino: la politica vive di queste ipocrisie. D'altronde è proprio sulla difficoltà a trovare un equilibrio interno che è deflagrato il passo d'addio di Nicola Zingaretti. E da navigatore esperto, Letta sa che la gestione delle correnti sarà per lui un fronte caldissimo.

Potrà però avere più chances di successo se riuscirà a incanalare l'agire disordinato e le aspirazioni dei leader interni dietro un obiettivo comune. Perché al di là delle rivendicazioni individuali, il futuro del Pd si gioca sulla capacità di ricostruire un'identità che si è progressivamente sbiadita. Cioè imponendo con forza una propria visione del futuro e un progetto di società.

Pensiamo alle principali forze politiche che sono state al governo in questa legislatura. Al di là di come la si pensi, non c'è dubbio che sia il Movimento Cinquestelle sia la Lega abbiano saputo scrivere nell'agenda politica i loro punti strategici, dal reddito di cittadinanza all'immigrazione. E sotto queste bandiere abbiano saputo coagulare il proprio elettorato. È invece assai più difficile indicare con altrettanta evidenza quale sia stata la battaglia identitaria del Pd.

SEQUE / PAGINA 13

DA VENTIMIGLIA A SARZANA NELLE SCUOLE SUPERIORI RESTA LA DAD. MEZZA ITALIA FINISCE IN ZONA ROSSA. LAMORGESE: «CONTROLLI CAPILLARI»

# Regioni, il giallo non c'è più Sarà una Pasqua blindata

Confermato il ritorno della Liguria in arancione da lunedì. Draghi: misure necessarie ma ne usciremo

L'aumento dei contagi fa finire in zona rossa mezza Italia: in 11 Regioni fino a Pasquetta si potrà uscire di casa solo per comprovate necessità e resteranno aperti solo i negozi di beni essenziali. Nel decreto legge approvato dal Consiglio dei Ministri si cancellano le zone gialle e si introduce una zona rossa su tutto il territorio dal sabato precedente la Pasqua al lunedì successivo. Draghi: «Ne usciremo». Anche la Liguria torna in arancione, e viene confermata la didattica a distanza per le scuole superiori.

SERVI / PAGINE 2-9

### L'ANALISI

LORENZO CUOCOLO

## FINITA L'ERA DEI DIVIETI DECISI CON UN DPCM: TORNA LA NORMALITÀ

Se dal punto di vista delle restrizioni non cambia granché nell'azione del governo, dal punto di vista della forma c'è una differenza significativa: il Dpcm lascia il posto ai decreti legge.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

### ROLLI



### DOMANDE E RISPOSTE

Guido Filippi

## L'esperto: «I vaccini provocano reazioni, ma sono sempre lievi»

Normale che un vaccino provochi reazioni avverse. «Ma - dice l'epidemiologo Filippo Ansaldi, sub commissario di Alisa e docente di Igiene all'Università di Genova - sono sempre lievi».

L'ARTICOLO / PAGINA 5

### IL CASO

Bruno Viani

## Gaslini, raddoppiati nella seconda ondata e ricoverati under 12

Sei piccoli ricoverati per Covid al Gaslini, il settimo in Reumatologia per complicità post Covid. La seconda ondata di coronavirus ha fatto registrare un raddoppio dei casi tra gli under 12.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

### ISINDACATE IDATI STAT

Dell'Antico e Margiocco

## Occupazione in Liguria, decimila posti in meno «Ma l'industria tiene»

Dal rapporto sull'occupazione pubblicato dall'Istat emerge che la Liguria nel 2020 ha perso 10.509 posti di lavoro rispetto al 2019. L'industria tiene, male i dati su donne e giovani.

L'ARTICOLO / PAGINA 9



## Perché questa immagine vale 70 milioni di dollari

Il collage digitale "The first 5000 Days". Firmato da Beeple, è stato venduto a una cifra record CAPONE E RICARDONE / PAGINA 39

### BUONGIORNO

## Lannuttik, il ritorno

MATTIA FELTRI

Sono sconcertato: Elio Lannutti andrà a processo. Colpa di un tweet del 2019 nel quale il senatore a cinque stelle (anzi ex, poi vi spiego perché) propose una sua accattivante ricostruzione della storia umana, orientata dai Protocolli dei Savi di Sion, il testo base di vari pogrom e della Shoah. Insomma, secondo Lannutti il mondo è dominato dagli Illuminati, tredici famiglie di riccacci guidate dagli ebrei Rothschild e appartenenti alla Nobiltà Nera il cui albero genealogico risale alle civiltà sumero-babilonesi e probabilmente discendente da una razza extraterrestre, i rettiliani. Gli Illuminati - continuava Lannutti - intendono impadronirsi delle banche e del petrolio per inaugurare un Nuovo Ordine mondiale e sottomettere le genti a una schiavitù ispirata dalla legge del loro Dio, Lucifero.

Non so voi, ma io pagherei fior di quattrini per conoscere la minuziosa attività d'indagine che - due anni e due mesi dopo - conduce in giudizio Lannutti per propaganda e istigazione a delinquere ai fini di discriminazione razziale. Forse bastavano due minuti e due secondi per disporre un trattamento sanitario obbligatorio, ma prima finiamo la storia: Lannutti è un ex perché nel frattempo i grillini l'hanno cacciato con spregio. Non per via degli Illuminati e di Lucifero, macché, quello può capitare a tutti, ma per non aver votato la fiducia al rettiliano Mario Draghi. Così Lannutti si è iscritto al gruppo misto nella componente di L'Alternativa c'è. E in effetti sì, l'alternativa c'è e va suggerita ai querelanti: mandare il buon Lannutti a casa con un bacio in fronte e un colapasta in testa. —

## VIGILANZA VALBISAGNO



VIGILANZA ARMATA DIURNA E NOTTURNA  
SERVIZI DI SICUREZZA  
INSTALLAZIONE E GESTIONE  
IMPIANTI ANTINTRUSIONE VIDEOSORVEGLIANZA  
VISITE ISPETTIVE - PIANTONAMENTI

Numero Verde 800 50 60 70



## VIGILANZA VALBISAGNO



VIGILANZA ARMATA DIURNA E NOTTURNA  
SERVIZI DI SICUREZZA  
INSTALLAZIONE E GESTIONE  
IMPIANTI ANTINTRUSIONE VIDEOSORVEGLIANZA  
VISITE ISPETTIVE - PIANTONAMENTI

Numero Verde 800 50 60 70



€ 2,50\* in Italia — Sabato 13 Marzo 2021 — Anno 157\*, Numero 70 — ilsole24ore.com

\*In vendita obbligatoria con Edizionalità (Il Sole 24 Ore € 2,00 + Edizionalità € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore ed Edizionalità, in vendita separata.

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Professionisti**  
Esame avvocati  
senza scritti,  
con due orali  
e più commissioni

Giovanni Negri  
— a pagina 23



**La ristampa**  
Superbonus 110%:  
oggi e domani  
con il Sole  
la guida completa

— in vendita a 0,50 euro



**Buona Spesa Italia!**

FTSE MIB 24113,22 -0,03% | SPREAD BUND 10Y 95,00 +2,20 | €/S 1,1933 -0,30% | ORO FIXING 1704,80 -1,13% | Indici&Numeri → PAGINE 28-31

## Superbonus, proroga fino al 2023

### GLI AIUTI EUROPEI

Tempi più lunghi per il 110% nelle schede sul Recovery inviate in Parlamento

Franco: la giustizia tributaria potrà beneficiare di fondi Ue per digitale e innovazione

Edizione chiusa in redazione alle 22

Spunta la proroga del Superbonus sino a fine 2023 nelle schede tecniche del Recovery Plan che il governo ha inviato alle commissioni parlamentari: non è il nuovo e definitivo Pnr del governo Draghi, ma un passo avanti che arricchisce il precedente del governo Conte per renderlo più aderente ai requisiti Ue. La documentazione - che illustra target, obiettivi, cadenzamento delle spese - resta la base del Piano su cui si pronuncerà il Parlamento entro fine mese. Intanto i ministri Colao e Cingolani stanno ri-

vedendo a fondo cifre e contenuti delle schede 11,75 miliardi per digitalizzazione e innovazione della Pa; 25,75 per l'innovazione del sistema produttivo (94,55 nuovi); 8 per turismo e cultura. Con il piano degli incentivi fiscali Transizione 4.0, gestito dal Mise, entro il 2026 si punta a 60mila imprese l'anno che acquistano beni strumentali digitali; 25mila quelle che investiranno in R&S sfruttando il credito di imposta.

Cimmarusti, Dominelli, Fotina, Pesole, Santilli — pagg. 6,7 e 33

### LE PRIORITÀ

Banda larga: obiettivo 2,6 milioni di abitazioni

Industria 4.0: 20% in più d'impresе incentivate

Lavoro, 3,5 miliardi per il piano giovani

— Servizi alle pagine 6-7

## Draghi: triplicheremo le vaccinazioni giornaliere Indennizzati, nuovo deficit

### LE MISURE ANTI COVID

Il premier: a tutti chiedo di aspettare il proprio turno Mattarella esempio per tutti

Con i vaccini, con misure adeguate a contenere la nuova ondata e con l'aiuto di tutti usciremo dall'emergenza. Lo ha detto il premier Draghi. La nuova stretta sarà accompagnata da sostegno a famiglie e imprese, con ristori corposi e rapidi per altri 32 miliardi da ottenere con la richiesta al Parlamento di un nuovo scostamento di bilancio. L'obiettivo nel nuovo piano vaccini è triplicare il ritmo giornaliero. Flammeri — a pag. 2

### BUSSOLA & TIMONE

IL SUCCESSO DEL RECOVERY? NELLE ASSUNZIONI DELLA PA

di Giovanni Tria

Mentre viene riscritto il Pnr al ministero dell'Economia e delle Finanze, con la collaborazione dei vari ministeri competenti, alcuni giorni fa il presidente del Consiglio Draghi e il ministro per la Pubblica Amministrazione Brunetta hanno sottoscritto con i tre sindacati confederali un "Patto per l'innova-

zione del lavoro pubblico e la coesione sociale". Si tratta di un patto che impegna i sindacati alla collaborazione per l'azione di riforma della Pa che è centrale all'attuazione complessiva di tutti i piani, programmi e progetti che verranno inclusi nel Pnr, oltre che esserne una componente.

— Conclusa a pagina 18

### NUOVE RESTRIZIONI & STRATEGIE

A Pasqua tre giorni di chiusura totale

— Servizio a pagina 2

**1,16%**

Indice medio Rt in Italia rilevato fra il 17 febbraio e il 2 marzo, in forte crescita rispetto alla rilevazione precedente

Figliuolo lancia i team per le aree più fragili

Marco Ladovico — a pag. 3

## SCARPA

SHOP ONLINE SCARPA.NET



MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.

### IL REGISTRO DEL MADE IN ITALY TRADIZIONALE

## Del Vecchio incorona Milleri «Sarà l'ad unico di EssiLux»

### OCCHIALI

Il Covid pesa sui conti 2020 di EssilorLuxottica: il colosso degli occhiali ha riportato ricavi per 14,42 miliardi (-7%). Alla vigilia della chiusura dei patti paritetici con i francesi e del riacquisto dei pieni poteri di primo azionista, Del Vecchio lancia il defino Francesco Milleri: «Sarà l'unico ad».

— Servizio a pagina 14

### PIENI POTERI

Da vicino di casa a manager super fidato

Mariglia Mangano — a pag. 14



Francesco Milleri, 62 anni, scelto da Del Vecchio per guidare EssilorLuxottica

### IL CONSIGLIO DI STATO SULLA EX ILVA

ArcelorMittal, scongiurato lo spegnimento dell'impianto

L'impianto siderurgico ArcelorMittal di Taranto (ex Ilva) può proseguire la produzione. Scongiurata così una crisi dagli esiti pesanti, cominciata con la sentenza del Tar di Lecce che imponeva alla società lo spegnimento dei forni entro 60 giorni dalla data del pronunciamento. «Il Consiglio di Stato, all'esito della camera di

consiglio dell'11 marzo 2021, ha disposto la sospensione della sentenza del Tar Lecce con la conseguenza che ArcelorMittal Italia non ha l'obbligo di avviare la fermata dell'area a caldo», spiega la società. «L'attività produttiva dello stabilimento può dunque proseguire regolarmente».

Domenico Palmiotti — a pag. 10

### PANORAMA

#### POLITICA

Letta candidato alla segreteria Pd Zingaretti: mettere da parte le liti

Enrico Letta si candida alla segreteria Pd. Lo ha annunciato ieri su Twitter, spiegando che agisce per «amore della politica e passione per i valori democratici». Letta ha lanciato lo slogan «cerco la verità, non l'unanimità». Il segretario in pectore parlerà domani all'assemblea Pd. Il segretario uscente Zingaretti: «È il momento di mettere da parte le liti interne».

#### LOTTA AI MONOPOLI

Stretta cinese sul fintech: maxi multa ad Alibaba

Pechino vuole rafforzare la supervisione sulle attività del mondo fintech e frenare la crescita dei nuovi big finanziari e tecnologici. Maxi multa in vista per Alibaba, il colosso dell'e-commerce è accusato di pratiche anticoncorrenziali.

#### GRAN BRETAGNA

Effetto Brexit: crollo del 41% l'export verso l'Europa

Crollo record del 41% per l'export britannico verso l'Unione europea a gennaio, primo mese dopo la fine della transizione post Brexit. In parallelo il Prodotto interno lordo del Regno Unito nello stesso mese è calato del 2,9%, meno delle stime.

#### MECCANICA

Robot, Bonfiglioli rileva la Sampingranaggi

Bonfiglioli Spa si è aggiudicata l'acquisto della Sampingranaggi di Bentivoglio (Bologna) per 7,158 milioni. L'interesse della società è nelle sinergie del know-how con le strategie progettuali e produttive di Bonfiglioli.

#### BANCHE

Cch verso il passo indietro Per Carige serve il piano B

Settimana decisiva per Carige. Lunedì Cassa Centrale Banca riunirà il suo CdA per decidere sul dossier Carige e acquistare Fondo Interbancario 180% della banca figure, di cui è socia all'8,3%. La decisione però non appare scontata.

### Editoria

Da martedì il nuovo Sole, come cambia l'informazione nella settimana

— Servizio a pagina 8



IL NUOVO SOLE SEI TU Scarica il coupon sconto per acquistare in edicola il nuovo quotidiano e consultalo gratuitamente la versione digitale per 7 giorni anche su App. ilsole24ore.com/prova



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 13 marzo 2021  
Anno LXXVII - Numero 71 - € 1,20  
Santa Matilde di GermaniaDirezione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003  
(conv. in L. 27/10/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciceriaria Oggi €1,50  
a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 -  
a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990DIRETTORE FRANCO BECHIS  
[www.iltempo.it](http://www.iltempo.it)  
e-mail: [direzione@iltempo.it](mailto:direzione@iltempo.it)

TRA I PROGETTI INSERITI NEL RECOVERY SPUNTA LA CABINOVIA DELLA SINDACA

## Funivia Raggi pagata da Draghi

Sorpresa nelle schede tecniche del piano finanziato dall'Ue C'è l'opera che scatenò l'ironia

La nuova struttura collegherà la fermata Battistini del metrò con la zona Casalotti-Boccea

Nel piano di infrastrutture anche il tram sulla Togliatti e nuovi teatri a Cinecittà

Il Tempo di Osho

### Letta avrà la guida del Pd e un posto alla Camera



"Me sò portato giusto du' cose ché co questi 'n se sa mai"

Antonelli e Mazzoni a pagina 10

### Da lunedì i nuovi divieti. Crescono i contagi in 50 zone della Capitale: boom a Garbatella e Tiburtino Lazio in zona rossa: ecco cosa si può fare

La protesta

L'ira dei negozianti  
«Ricavi giù dell'80%»

Verucci a pagina 19

... Da lunedì il Lazio sarà in zona rossa. A far scattare la decisione è stato l'incremento dell'indice di contagio Rt, arrivato a 1,31. L'aumento di casi ha spinto, dunque, alla nuova stretta anche se il tasso d'occupazione delle terapie intensive è al 28% sotto la media nazionale.

Sbraga alle pagine 13, 14 e 19

Famiglie in difficoltà

Le scuole ripartono  
con le lezioni on line

Conti a pagina 20

Tra giudici e campionato

Lazio-Torino si gioca  
Tre punti col Crotone

Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 28 e 29

la **S** TORACIATA

Si potrà uscire solo per andare al lavoro. E non chiedetevi quale

**LAURENTI**  
COMPRO E VENDO  
ROLEX  
PATEK PHILIPPE AUDEMARS PIGUET  
OCCASIONI GRANDI MARCHE  
[www.laurenti.info](http://www.laurenti.info)  
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma  
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

buona tv a tutti  
di Maurizio Costanzo

Tutti, giustamente, hanno parlato del Festival di Sanremo concluso ormai da qualche giorno, ma non ho visto segnalare una cosa che a molti è piaciuta: il fatto che l'apertura del festival sia stata salutata dalla presenza della Banda Musicale della Polizia di Stato. È una banda ben assortita e, in quel caso, i musicisti hanno esibito un medley di brani di Oblivion. Voglio ricordare che il grande Ennio Morricone definì la Banda della Polizia di Stato: "Una vera e propria orchestra di fiati". Non commento il Festival, né chi ha vinto né gli ascolti, perché su ambedue le cose sono stati versati fiumi di inchiostro.

Segue a pagina 25

Sabato 13 Marzo 2021  
Nuova serie - Anno 30 - Numero 60 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



**IO IL MIO QUOTIDIANO**

**110%**

La divisione della proprietà apre al 110%

*Poggiani a pag. 26*

**Ricerca dell'università di Varese: il Covid penetra nella congiuntiva oculare attraverso l'atmosfera**

*Claudio Azzolini a pag. 11*

**Italia Oggi**

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**LUNEDÌ IN EDICOLA**

**Italia Oggi**

Boom delle sei semplificazioni

CFM

LA BANCHELLA FIDUCIARIA COMPARTIMENTATA: INVESTIMENTO IN ECONOMIA

WWW.CRONOPOLIS.IT

**SCADENZE FISCALI**

**Slittano precompilata, CU e fatture elettroniche**

*Bartelli a pag. 25*

**Troppi contagi, torna il rosso**

*Il nuovo decreto Covid preannuncia una zona rossa nazionale o un mix di zone rosse e arancio. Di sicuro sarà un week end di Pasqua blindato*

**ORSI & TORI**

DI PAOLO PANERAI

La tecnologia, a parte il vaccino, può sconfiggere il Covid? Nella provincia cinese del Sichuan, dove è nato Deng Xiaoping e dove la cucina è la più piccante del mondo, il sistema sanitario utilizza il 5G, da tempo già operativo, per far funzionare robot medici, telecamere panoramiche a 360° 8k, occhiali VR e un'altra batteria di strumenti per consentire l'accesso virtuale nei reparti di terapia intensiva. È il risultato della collaborazione fra West China Hospital, China telecom e Zte, la società produttrice di device e di infrastrutture digitali presente in Italia da alcuni anni. A usare il sistema possono essere non solo gli addetti dell'ospedale, bensì anche i parenti. Infatti, grazie alla rete 5G il video in tempo reale può consentire una comunicazione fra i parenti e gli ammalati. La tecnologia ha risolto così uno degli aspetti più drammatici generati dal Covid, cioè l'impossibilità di rivedere i parenti ammalati e da loro

*continua a pag. 2*

Il nuovo decreto legge Covid approvato ieri dal consiglio dei ministri suona come una sentenza annunciata: si va verso una zona rossa nazionale o, nella migliore delle ipotesi, verso uno scenario di zone rosse e arancio senza zone gialle, con la sola Sardegna (bianca) libera da ogni tipo di restrizioni. Quel che è certo è che la zona rossa nazionale sarà lo scenario dei giorni di Pasqua.

*Cerisano a pag. 23*

**Tecnè: se si votasse ora i non votanti sarebbero il 45%**

*Ferrai a pag. 5*

**IL RITORNO DI LETTA**

**DIRITTO & ROVESCIO**

Giuseppe Sala, sindaco Pd di Milano, sia pure indipendente (ma questa precisazione non la si è mai sentita nei suoi quattro anni da primo cittadino), ha deciso di ricandidarsi, per la prossima amministrazione, non più sotto le insegne del Pd ma sotto quelle «dei Verdi europei». Sala non ha precisato che questa sua strana scelta continentale è stata da lui fatta perché i Verdi in Italia non esistono, se non in quantità omologate. Con questa sua scelta però, sia pure con molte prudenze lessicali, Sala gira le spalle al Pd perché, dice, «sono divisi in troppe correnti». È una decisione clamorosa, la sua. Infatti il primo cittadino della città più importante d'Italia, quella più carica di futuro e di innovazione, non si riconosce più nel Pd che però, paradossalmente, sarà costretto a sostenerlo con i suoi voti. Politicamente, per il Pd, la scelta di Sala è una campana a martello. Molto più forte di quelle che hanno suonato in precedenza.

**WORLD CLASS PARTNERS**

**ADVANTAGE AUSTRIA**

www.advantageaustria.org

Le aziende austriache rispondono alle sfide commerciali della tua impresa con innovazione, know how e tecnologie all'avanguardia. Austria: il partner più vicino al tuo business

\* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50. Con «Le nuove regole per sindaci e revisori» a € 0,90 in più. Con «Fatti 2021» a € 0,90 in più. Con «Il dicionario dei bilanci 2021» a € 6,00 in più. Con «10 manuali del superbonus» a € 6,00 in più.



# LA NAZIONE

SABATO 13 marzo 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

**CRASTAN**  
1870  
**100% ORZO ITALIANO**

La lotta al virus

**Più positivi tra i giovani  
Chiudono le scuole  
in 78 comuni toscani**

Ulivelli nel Fascicolo Regionale



Le nostre iniziative: il dibattito

**Parità di genere  
e inclusione  
Cambiare si può**

Ciardi a pagina 26

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Mezza Italia è rossa, il resto arancione

Il governo vara una nuova stretta con un decreto legge: le misure in vigore da lunedì al 6 aprile. Sarà una Pasqua blindata. Peggiorano Emilia-Romagna, Lazio, Lombardia e Marche. In Toscana lockdown solo in tre province. Sardegna unica regione bianca

Servizi  
alle pagine 6 e 7

Il ruolo del nuovo segretario Pd

**Letta tenga duro  
Ancora due anni  
di governo forte**

Bruno Vespa

**A**lla vigilia del mese più duro dal maggio dello scorso anno, Mario Draghi nel centro vaccinale di Fiumicino ha voluto dare un segnale simbolico del suo ruolo. E come Mattarella seduto allo Spallanzani in attesa della vaccinazione ha fatto capire che la 'livella' è arrivata sul colle del Quirinale, Draghi si è seduto accanto a uomini e donne della Croce Rossa (e non tra Speranza e Zingaretti, come da protocollo) con la divisa ideale da comandante in capo di questa battaglia, speriamo ultima e decisiva. Il primo ministro ha dato due segnali precisi: presto si arriverà a mezzo milione di vaccinati al giorno e chiederà al Parlamento un nuovo scostamento di bilancio. Mezzo milione al giorno fa 15 milioni al mese.

Continua a pagina 2

**CASO ASTRAZENCA FRA PAURE E PROVE SCIENTIFICHE. GUIDA PER CAPIRE LA SVOLTA DRAGHI: «PRODURREMO DOSI IN ITALIA, È LA VIA MAESTRA»**



Il presidente  
del Consiglio  
Mario Draghi,  
73 anni

**MA IO VI DICO  
NE USCIREMO  
CON I VACCINI**

Servizi alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze

**Concorso poli  
Tutte le accuse  
della procura**

Brogioni in Cronaca

Firenze

**Toscana Aeroporti  
vende società  
con 450 addetti**

Pieraccini nel Regionale

Fiorentina

**Sfida salvezza  
a Benevento  
Carica Prandelli:  
«Siamo pronti»**

Giorgetti nel Qs



Giudice a Torino salva gli odiatori del web

**Offese ai vigili sui social  
Tutti assolti: non è reato**

Ponchia a pagina 11



Belgio, le conseguenze del calo delle vocazioni

**Sempre meno monaci  
Birre trappiste a rischio**

R. Morandi a pagina 15

PROVA

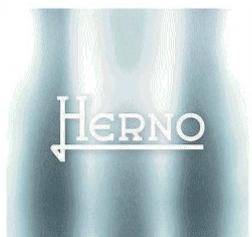
CON VITAMINA C,  
VITAMINA D E ZINCO.

**SUSTENIUM**  
Bioritmo3  
Multivitaminica 3

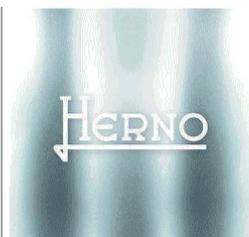
L'INTEGRATORE MULTIVITAMINICO  
CON PIÙ DI 70 BENEFICI\*  
PER IL BENESSERE FISICO E MENTALE.

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

A. MESARISE



# la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 61

Sabato 13 marzo 2021

D

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

## Draghi, triplicare i vaccini e 20 miliardi di nuovi aiuti

Il presidente del Consiglio: contributi semplici e immediati, lavoro agile o congedi per chi ha figli in Dad. L'Oms: AstraZeneca è sicuro. L'azienda taglia le consegne. Dossier dell'Aifa: "Bassa incidenza di reazioni"

### Covid, il governo vara la stretta: Italia rossa o arancione fino a Pasqua

Il presidente del Consiglio Mario Draghi accelera sui vaccini anti Covid e annuncia nuovi aiuti, fino a 20 miliardi, per le famiglie e le imprese in difficoltà a causa della pandemia. Intanto, da lunedì dieci Regioni e una Provincia autonoma saranno in zona rossa, le altre in arancione, con l'eccezione della Sardegna bianca. E il governo vara misure più rigide fino al 6 aprile. L'Oms rassicura su AstraZeneca e invita a continuare con le somministrazioni. L'azienda taglia ancora le consegne.

di **Bernacchia, Bocci, Ciriaco, D'Argenio, De Fazio, Dusi Foschini, Giannoli, Mania, Messina, Nadotti, Palazzolo Petrin, Varesi e Ziniti** • da pagina 2 a pagina 8

#### Il commento

### Regia unica contro il virus

di **Claudio Tito**

Un Paese normale. Per organizzare e vincere la guerra contro il coronavirus serve in primo luogo un Paese normale. Privato delle sue cattive abitudini ancestrali, di alcuni vizi che si sono stratificati su altri vizi e di certe distorsioni. Un Paese normale reagisce dinanzi a un grande pericolo - come è la pandemia - mettendo in campo tutte le sue risorse. Senza ideologie o riflessi condizionati da idee che ormai si sono trasformate in banali luoghi comuni.

• a pagina 29

#### L'analisi

### Niente paura lo dice la scienza

di **Marco Cattaneo**

Dopo i contrattempi della fase di sperimentazione, per cui si sono allungate le procedure di autorizzazione, nei giorni scorsi una nuova bufera si è abbattuta sul vaccino anti Covid di AstraZeneca. Da una parte l'allarme destato dalla morte di tre militari in Sicilia, successiva alla somministrazione del vaccino, che ha portato l'Agenzia italiana del farmaco a sequestrare un lotto di 250 mila vaccini che saranno analizzati. Dall'altra, una trentina di eventi tromboembolici in tutta Europa.

• a pagina 28

#### Verso l'assemblea dem

### Letta segretario riparte dalla piattaforma Zingaretti

Altan

LA SEGRETERIA E' UN COMPITO INGRATO. CI VOLEVA UNA DONNA?



di **Cuzzocrea, Lauria e Vitale** • alle pagine 10 e 11

#### Cambio al Nazareno

### Il Pd e la trappola dell'unanimità

di **Stefano Folli**

La promessa di Enrico Letta è che nel discorso di domani all'assemblea online del Pd non cercherà l'unanimità dei consensi.

• a pagina 29

#### Il sondaggio

### Il Paese sperduto si fida dei premier

di **Ivo Diamanti**

Il sondaggio di Demos, per l'Atlante Politico pubblicato oggi su Repubblica, propone l'immagine di un Paese sperduto.

• alle pagine 14 e 15

Carofiglio: ora va ritrovata la passione della politica

di **Concetto Vecchio** • a pagina 13

#### Mappamondi

### "Fermare la Cina" la sfida della Nato adesso è in Asia

dal nostro corrispondente **Federico Rampini**

NEW YORK

La Nato dovrà occuparsi sempre più della sfida cinese, adattando il suo approccio strategico, e in un rapporto più stretto con Giappone, Australia, India». Il segretario generale della Nato, Jens Stoltenberg, parla al Council on Foreign Relations di New York per indicare una nuova missione dell'Alleanza atlantica.

• a pagina 16



### E la Difesa blocca le mire di Pechino sul Mediterraneo

di **Gianluca Di Feo**

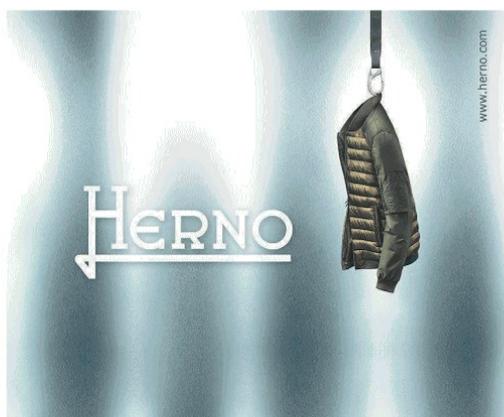
Il grande gioco nel Mediterraneo orientale è una sfida invisibile, una partita che può decidere il futuro di tre continenti. Ogni mossa condiziona il controllo di giacimenti petroliferi.

• a pagina 17

#### In edicola



### Robinson e gratis le poesie di Neruda



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



**Germania** Greta contro i Verdi  
battaglia alle elezioni regionali

USKI AUDINO - PP. 16-17

**TuttoLibri** Il diario di Sabina Guzzanti  
"Vi racconto il potere distopico dei social"

L'INSEKTO ALL'INTERNO DEL GIORNALE



**Calcio** Lazio-Torino si giocherà  
il giudice sconfessa la Lega

GUGLIELMO BUCCHERI - PP. 26-27

**NOBIS**  
ASSICURAZIONI

# LA STAMPA

SABATO 13 MARZO 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) | ANNO 155 | N. 71 | IN ITALIA | ISPELIZIONE ABB. POSTALE I.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DGB - TO | www.lastampa.it

GNN

DA DOMANI LE REGIONI ROSSE, RESTA BIANCA SOLO LA SARDEGNA, TUTTE LE ALTRE ARANCIONI. DAL 3 AL 5 APRILE IL PAESE BLOCCATO COME A NATALE

## Lamorgese: "Lockdown di Pasqua, ecco il piano"

Draghi a Fiumicino: "Produrremo più vaccini in Italia". Firmato un accordo per il nuovo siero tedesco Curevac a Monza

IL COMMENTO

### IL PREMIER PARLA IL VIRUS COLPISCE

MARCELLO SORGI

Un mese esatto dall'entrata in carica del suo governo - e già questa è una notizia -, Draghi ha parlato per la seconda volta. La prima era stata il video-messaggio dell'8 marzo, dedicato solo in parte alle donne. Ieri invece ha approfittato della visita al centro vaccinzioni di Fiumicino, per un secondo breve intervento. I temi sono rimasti gli stessi: l'emergenza Covid, le conseguenze sanitarie, sociali ed economiche della pandemia, la campagna di vaccinazione. Identico il tono calmo, rassicurante del premier, come se appunto il suo primo obiettivo sia quello di tranquillizzare i cittadini.

CONTINUA A PAGINA 21

IL SONDAGGIO

### SONO STANCHI 6 ITALIANI SU 10

ALESSANDRA GHISLERI

Il desiderio oggi è quello di poter avere nuovamente una vita normale o almeno che si avvicini a quell'idea di normalità che abbiamo abbandonato esattamente un anno fa e che ciascuno custodisce nel cuore e nella mente attraverso i ricordi di quelle magnifiche abitudini perse. Lo sguardo è stanco ed incerto. Anche la fiducia in Mario Draghi, pur rimanendo molto alta, in 15 giorni passa dal 61,3% al 55,1% perdendo 6,2 punti percentuali. Non abbiamo più la sicurezza del "ce la faremo" e dei canti sul balcone, quella speranza che con l'arrivo dell'estate tutto sarebbe finito.

CONTINUA A PAGINA 11

ALESSANDRO BARBERA  
FRANCESCO GRIGNETTI

L'epidemia impazza e il governo è costretto a imporre nuove restrizioni. «Purtroppo - dice la ministra Lamorgese - gli italiani sono chiamati ad altri sacrifici». SERVIZI - PP. 2-7

L'EPIDEMIA

### LA SINDROME LONG COVID

EUGENIA TOGNOTTI

Una seconda epidemia, ancora piena di incognite e con la quale dovremo fare i conti negli anni a venire. È questa l'impressione che si ricava dalla crescente preoccupazione per il dilagare, intorno al mondo, del cosiddetto Long Covid. - P. 21

IL NUOVO SEGRETARIO

### Letta dice sì al Pd "No a cerchi magici" Domani l'elezione

BERTINI, CARRATELLI, DIMATTEO  
EMARTINI - PP. 8-9

L'ANALISI

### TRA GRAMSCI E LILIANA SEGRE

DONATELLA DI CESARE

Stamane. Prima di decidere. «Sai Ghetto di Roma, ricordando le parole di Liliana Segre "non siate indifferenti"». Il tweet di Enrico Letta, appena rientrato dal settennario esilio politico, preannuncia già la sua scelta: quella di non restare fuori, di prendere parte e partito, tornando, malgrado tutto, a svolgere un ruolo decisivo. Né estraneo, né impassibile di fronte alle vicissitudini vortuose del Pd, ma anche della politica italiana. Foto e parole di quel messaggio hanno, però, diversi strati semantici che non devono sfuggire. Che Letta abbia scelto proprio quell'angolo del ghetto, dove furono ammassati gli ebrei il 16 ottobre 1943, prima di essere deportati, ha un alto valore simbolico.

CONTINUA A PAGINA 21

GLI STATI UNITI

### La dottrina Biden per l'America "Noi, il popolo e la causa comune"

GIANNI RIOTTA



USA. GIBRELLI/DPNS - POOL

Sarebbe piaciuto a Gianni Agnelli il primo discorso alla nazione che, grazie al gioco dei fusi orari, il presidente democratico Usa, Joe Biden, ha letto, mentre in Italia già scattava il centesimo anniversario della nascita dell'Avvocato. - P. 21 MASTROGLIELLI - P. 14

LA GRAN BRETAGNA

### Il manifesto delle donne inglesi "In nome di Sarah mai più violenze"

CATERINA SOFFICI



AP

Migliaia di donne scendono in piazza oggi in Gran Bretagna al grido di «Reclaim these streets» per ricordare Sarah Everard e rivendicare il diritto a sentirsi sicure per strada. Rivendicano il diritto di poter uscire di sera, anche se donne. Chiedono più sicurezza. - P. 15 RIZZO - P. 15

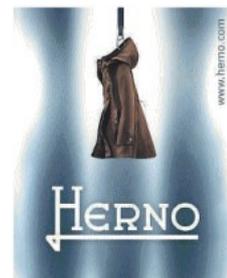
BUONGIORNO

Sono sconcertato: Elio Lannutti andrà a processo. Colpa di un tweet del 2019 nel quale il senatore a cinque stelle (anzi ex, poi vi spiego perché) propose una sua accattivante ricostruzione della storia umana, orientata dai Protocolli dei Savi di Sion, il testo base di vari pogrom e della Shoah. Insomma, secondo Lannutti il mondo è dominato dagli Illuminati, tredici famiglie di ricictristi guidate dagli ebrei Rothschild e appartenenti alla Nobiltà Nera il cui albero genealogico risale alle civiltà sumero-babiloniche e probabilmente discendente da una razza extraterrestre, i rettiliani. Gli Illuminati - continuava Lannutti - intendono impadronirsi delle banche e del petrolio per inaugurare un Nuovo Ordine mondiale e sottomettere le genti a una schiavitù ispirata dalla legge del loro Dio, Luciferio.

### Lannuttik, il ritorno

MATTIA FELTRI

Non so voi, ma io pagherei fior di quattrini per conoscere la minuziosa attività d'indagine che - due anni e due mesi dopo - conduce in giudizio Lannutti per propaganda e istigazione a delinquere ai fini di discriminazione razziale. Forse bastavano due minuti e due secondi per disporre un trattamento sanitario obbligatorio, ma prima finiamo la storia: Lannutti è un ex perché nel frattempo i grillini l'hanno cacciato con spregio. Non per via degli Illuminati e di Luciferio, macché, quello può capitare a tutti, ma per non aver votato la fiducia al rettiliano Mario Draghi. Così Lannutti si è iscritto al gruppo misto nella componente di L'Alternativa c'è. E in effetti sì, l'Alternativa c'è e va suggerita ai querelanti: mandare il buon Lannutti a casa con un bacio in fronte e un colapasta in testa.





VALUE TO INVESTORS

Cerca: Vanguard

**CASA RIPARTONO LE COMPRAVENDITE  
MA È DAVVERO L'ORA DI ACQUISTARLA?**

**MILANO  
FINANZA**

www.milanoфинanza.it



VALUE TO INVESTORS

Cerca: Vanguard

€ 4,20 Sabato 13 Marzo 2021 Anno XXXII - Numero 051 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedimento in A.2 art. 1 c.1 L. 4604/DC3 Milano

**EXOR NELL'ANNIVERSARIO DELL'AVVOCATO SI CHIARISCE LA STRATEGIA DELL'EREDE JOHN ELKANN**

# AGNELLI, LA MODA E I MOTORI



**PIAZZA AFFARI** Dal Creval a Isagro, da Astm al Cerved: sul listino milanese si moltiplicano le offerte pubbliche di acquisto. Ai piccoli azionisti conviene aderire o no?

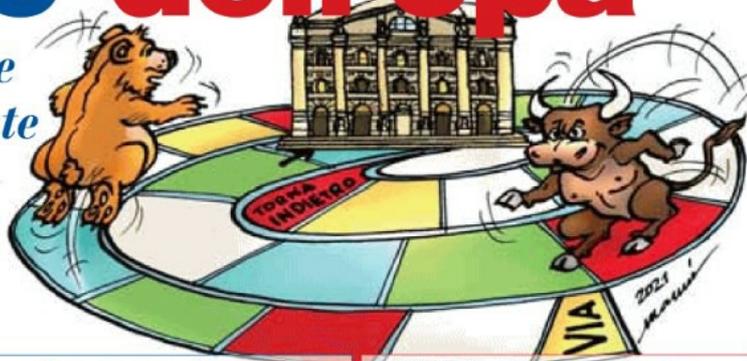
# Il gioco dell'opa

*E le altre quotate che possono essere scalate*

## ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

**L**a tecnologia, a parte il vaccino, può sconfiggere il Covid? Nella provincia cinese del Sichuan, dove è nato Deng Xiaoping e dove la cucina è la più piccante del mondo, il sistema sanitario utilizza il 5G, da tempo già operativo, per far funzionare robot medici, telecamere panoramiche a 360° 8k, occhiali VR e un'altra batteria di strumenti per consentire l'accesso virtuale nei reparti di terapia intensiva. È il risultato della collaborazione fra West China Hospital, China



**PIANI DI RISPARMIO**  
Pir, il rilancio della raccolta adesso è appeso agli Eltif

**SUL TAVOLO DI DRAGHI**  
Garanzie, il dossier prestiti pesa 170 miliardi di euro

**LA GUERRA DEL VACCINO**  
J&J: non molleremo l'Italia  
L'esperto Ema: quanti errori



**SM**  
Studio Temporary Manager  
SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

## VUOI RILANCIARE E RIORGANIZZARE LA TUA AZIENDA? IL TEMPORARY MANAGER È LA SOLUZIONE IDEALE

**Studio Temporary Manager™ S.p.A.**, si occupa di progetti aziendali di riorganizzazione, miglioramento, sviluppo e rilancio aziendale, è presente attualmente in 25 aziende italiane con 42 Temporary Manager selezionati e di fiducia, supportati dai Partner dello Studio in appositi Comitati Esecutivi fino al successo della missione.

### Studio Temporary Manager si occupa in particolare di:

- Corporate turnaround
- Finanza agevolata, moratorie e credito d'imposta
- Riorganizzazione e ristrutturazione produttiva
- M&A, capital advising e ricerca partner industriali/finanziari
- Passaggi generazionali & governance aziendale
- Sviluppo commerciale ed Export
- Piani di emergenza e continuità aziendale
- Ricerca & Selezione con Autorizzazione Ministeriale

VERONA

MILANO

TORINO

ROMA

BRESCIA

BOLOGNA

ANCONA

www.temporarymanager.info

## Assoporti a lavoro con Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili. Anche la parità di genere al centro del futuro del settore

(FERPRESS) Roma, 12 MAR 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.



## Informazioni Marittime

### Primo Piano

## Assoporti lancia Women in Transport-the challenge for Italian Ports

*Seguendo l' esempio dell' Ue con "Women in Transport", l' associazione intraprenderà lo stesso percorso per il settore portuale*

In occasione della festa della donna, grazie anche alla richiesta del ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, **Assoporti** 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», sottolinea l' associazione in una nota. 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. Si chiama Women in Transport - the challenge for Italian Ports . Rafforza l' impiego delle donne nei porti e offre 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 di **Assoporti**. 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. «Come abbiamo detto in diverse occasioni, 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. Così oltre alle numerose attività che stiamo portando avanti, ci muoveremo di più anche su questo tema», commenta il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi.



## 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."



# Informare

## Trieste

### Webinar del Propeller Club di Trieste sul regime del Porto Franco Internazionale di Trieste

È in programma lunedì alle ore 18.00 Il The International Propeller Club Port of **Trieste** ha organizzato per lunedì prossimo alle ore 18.00 un webinar per discutere circa il regime di **Porto** Franco Internazionale del **porto** di **Trieste** e della sua attuazione. Relatori dell' incontro saranno Stefano Zunarelli, professore di Diritto della Navigazione all' Università di Bologna, Enrico Samer, presidente e amministratore delegato di Samer & Co. Shipping Spa e Stefano Visintin, presidente dell' associazione ASPT-ASTRA Friuli Venezia Giulia. Il webinar, condotto dal presidente del Propeller Club, Fabrizio Zerbini, e moderato dal giornalista Riccardo Coretti, confronterà le varie forme di discipline doganali quali ZES, ZLS ed altre utili per agevolare investimenti e traffici commerciali, sempre più richieste da porti, interporti e realtà economiche nazionali legate alla portualità, all' intermodalità ed alla logistica. Inoltre si proverà a descrivere la situazione dello scalo giuliano, alla luce dell' incompleta applicazione delle norme che ne regolano il regime speciale di **Porto** Franco Internazionale e di quanto necessario per ottenerne, invece, la piena ed effettiva applicazione.

**informARE**  
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

12 marzo 2021

**Webinar del Propeller Club di Trieste sul regime del Porto Franco Internazionale di Trieste**

È in programma lunedì alle ore 18.00

Il The International Propeller Club Port of Trieste ha organizzato per lunedì prossimo alle ore 18.00 un webinar per discutere circa il regime di Porto Franco Internazionale del porto di Trieste e della sua attuazione. Relatori dell' incontro saranno Stefano Zunarelli, professore di Diritto della Navigazione all' Università di Bologna, Enrico Samer, presidente e amministratore delegato di Samer & Co. Shipping Spa e Stefano Visintin, presidente dell' associazione ASPT-ASTRA Friuli Venezia Giulia.

Il webinar, condotto dal presidente del Propeller Club, Fabrizio Zerbini, e moderato dal giornalista Riccardo Coretti, confronterà le varie forme di discipline doganali quali ZES, ZLS ed altre utili per agevolare investimenti e traffici commerciali, sempre più richieste da porti, interporti e realtà economiche nazionali legate alla portualità, all' intermodalità ed alla logistica.

Inoltre si proverà a descrivere la situazione dello scalo giuliano, alla luce dell' incompleta applicazione delle norme che ne regolano il regime speciale di Porto Franco Internazionale e di quanto necessario per ottenerne, invece, la piena ed effettiva applicazione.

**Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.**

Cerca il tuo albergo

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
o Altre destinazioni	12 - Mar - 2021	13 - Mar - 2021	Cerca

Indice • Prima pagina • Indice notizie

informARE - Piazza Matteotti 1/3 - 10122 Genova - ITALIA  
tel. 010 2462122, fax: 010 2516780, email

## Lunedì webinar su Porto Franco Trieste

Redazione

TRIESTE Lunedì 15 Marzo alle ore 18.00, il Propeller Club Port of Trieste ha organizzato un webinar per discutere circa il regime di Porto Franco Internazionale del Porto di Trieste, scalo internazionale del Friuli Venezia Giulia, e della sua attuazione, con norme ancora da applicare a settant'anni dal Trattato di Pace. Relatori dell'incontro saranno Stefano Zunarelli (Professore di Diritto della Navigazione all'Università di Bologna), Enrico Samer (Presidente e A.D. di Samer & Co. Shipping SpA) e Stefano Visintin (Presidente Associazione Spedizionieri FVG). Il webinar, condotto dal presidente Fabrizio Zerbini e moderato dal giornalista Riccardo Coretti, informerà e confronterà le varie forme di discipline doganali quali ZES, ZLS ed altre utili per agevolare investimenti e traffici commerciali, sempre più richieste da porti, interporti e realtà economiche nazionali legate alla portualità, all'intermodalità ed alla logistica. Iniziative la cui richiesta è stata, non di rado, collegata e fonte di polemiche verso vantaggi che, altrove, si presume che il porto di Trieste possieda immeritatamente. Allo stesso modo si proverà a descrivere la situazione dello scalo giuliano, alla luce dell'incompleta applicazione delle norme che ne regolano il regime speciale di Porto Franco Internazionale e di quanto necessario per ottenerne, invece, la piena ed effettiva applicazione.



## Il commissario dello scalo sulla decisione del ministero dell' Ambiente di sottoporre alla Via gli interventi manutentivi

*Baretta: «Procedura eccessiva, conflitto tra lavoro e ambiente» Marinese: «Pronti anche a fare causa, non ci sfileranno le navi» Il commissario dello scalo sulla decisione del ministero dell' Ambiente di sottoporre alla Via gli interventi manutentivi*

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE «Per dare un futuro alla portualità, alla salvaguardia della laguna e della città di Venezia dobbiamo cambiare paradigma e superare quegli inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti eccessivi che ostacolano, anche quando non ce n'è bisogno, i procedimenti amministrativi - commenta il commissario straordinario del Porto, **Cinzia Zincone** -. Ne è un esempio lampante la decisione unilaterale assunta per sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, sebbene non ve ne fosse alcun bisogno, quei progetti che mirano proprio alla salvaguardia, ambientale, economica e sociale, di Venezia e della sua laguna».

Per il ministero dell' Ambiente si possono dragare i canali industriali al centro ma non è detto che si possa fare lo stesso sulle rive e per questo ha imposto la Valutazione d' impatto ambientale (Via) sul progetto per scavare e mettere in sicurezza le sponde del canale Malamocco Marghera, ossia della via di accesso al porto rinviando, dunque, sine die, i lavori. Il problema è che se non si sistemano le sponde è inutile anche dragare il centro del canale perché diventa come la fatica di Sisifo: se le rive continuano a cedere perché non ci sono sponde che fermano i fanghi, il centro del canale torna subito a interrarsi impedendo alle navi più grandi di accedere alle banchine di Marghera. Così i lavori, che giusto in questi giorni hanno comportato il completamento dell' escavo del tratto di Canale Malamocco-Marghera all' ingresso del Porto di San Leonardo riportando il pescaggio a meno 12 metri, dovranno essere continuamente rifatti.

PRONTI ALLE CAUSE Perciò, collegandosi alla denuncia fatta ieri dal presidente di Confetra NordEst Paolo Salvaro, il presidente di Confindustria Venezia Rovigo, Vincenzo Marinese, si dice pronto anche ad azioni legali: «Il porto dalle mani non ce lo faremo togliere, non avverrà come tanti anni fa quando decisero di chiudere l' area industriale. Quindi chi pensa di poter, su una piantina con un tratto di penna, decidere di chiudere il porto, si sbaglia di grosso».

Anche per il consigliere comunale del Pd ed ex sottosegretario all' Economia Pier Paolo Baretta «la procedura di Via è sicuramente eccessiva perché si tratta di normale manutenzione del canale. Però dimostra per l' ennesima volta che il conflitto tra tutela dell' ambiente e sviluppo per Venezia raggiunge sempre punti molto delicati. Certo che se, invece di buttarla sempre in polemiche, si affrontassero insieme le tante problematiche, sarebbe molto meglio. Invece l' atteggiamento della maggioranza è francamente ridicolo e non porta a nulla di buono». Baretta è convinto che bisogna provare a modificare l' imposizione del ministero dell' Ambiente «perché è un' opera anche a tutela dell' ambiente. Peccato perché aver perso l' occasione del Recovery Fund, anche per il futuro del porto, è stato un grave errore che pagheremo tutti».

Lo stesso commissario **Zincone**, ma riguardo alla decisione del Ministero, è convinta che «se non abbiniamo al



rispetto delle norme quei sani principi di semplificazione, efficienza e leale collaborazione istituzionale che in questa occasione sono pienamente venuti meno possiamo, sin d' ora, archiviare qualsiasi ipotesi di proficuo ricorso ai fondi del Recovery Fund, per un autentico recupero ambientale della laguna, e un recupero produttivo e occupazionale del Sistema Portuale Veneto. Tutte azioni che altro non sono se non ri-dare a Venezia la sua storia connessa a doppio filo con la portualità, l' innovazione e l' interpretazione della modernità».



# Il Gazzettino

Venezia

---

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Zitelli: «Grandi navi non compatibili» Speranzon: «Sono scelte scellerate»

LE REAZIONI MESTRE Fuori dal coro c'è la voce della prof Andreina Zitelli per la quale il progetto da sottoporre a Via nazionale risale al 2013 e dovrebbe essere modificato per difendere la laguna, perché le casse di colmata, di cui il progetto prevede di rifare le sponde per evitare che i fanghi finiscano in acqua, vennero realizzate a fine anni 60 per costruire la terza zona industriale, piano poi abbandonato. E quindi, come previsto dal Piano degli interventi del 1992 per la Salvaguardia della Laguna, quelle aree dovrebbero essere rinaturalizzate e non marginalate: «Un porto per le grandi navi commerciali e da crociera dentro alla Laguna non è ambientalmente compatibile in un contesto urbanistico che risale all'inizio del secolo scorso. Quella storia è finita da un pezzo, e ora anche Marghera deve fare i conti con la transizione ecologica e digitale». Per il consigliere comunale di Tutta la Città Insieme!, Giovanni Andrea Martini, la decisione di sottoporre a Via nazionale il progetto per il canale Malamocco Marghera riporta alla ribalta «la contrapposizione tra la tutela ambientale e della salute e quella produttiva e del lavoro».

Ma per l'ex candidato sindaco l'imposizione del ministero dell'Ambiente è «una spinta sempre più forte ad accelerare sul progetto di un porto off-shore (in mare al largo di Venezia ndr.). Più si tarda ad agire in tal senso, meno certezze si danno all'intero comparto». Martini è convinto, inoltre, che «la procedura Via non blocca gli scavi, ma ne verifica la pericolosità, determinandone la fattibilità e la modalità. Non avrà ripercussioni sulla portualità commerciale, ma assicurerà operazioni rispettose della salute dei cittadini». Dalla Regione, invece, arrivano venti di guerra: «Ci faremo sentire come Regione e a Roma perché tali scelte scellerate non uccidano questa realtà» annuncia Raffaele Speranzon, capogruppo di Fratelli d'Italia in consiglio: «Diciamo basta a questi ambientalisti da salotto che, tanto sui temi della montagna come su quelli della laguna, pontificano su come vanno gestiti territori che non conoscono, sostenendo iniziative che minano le economie locali. Stiamo parlando di operazioni di pulizia e manutenzione dell'esistente, fondamentali per il funzionamento dello scalo e la sua sicurezza. Tra le nostre priorità c'è sicuramente l'ambiente, che però deve coesistere con la possibilità delle popolazioni e delle imprese di fare economia». Speranzon annuncia che il coordinatore regionale di FdI, il senatore Luca de Carlo, si è attivato assieme ai parlamentari «perché vogliamo capire se si sia trattata di una grave leggerezza, di un'azione decisa senza comprendere l'importanza dell'operazione per Venezia e il Veneto o, al contrario, se dietro questa scelta si nasconde la volontà di allontanare il traffico commerciale navale dalla laguna a favore di altri porti nazionali». (e.t.)

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Colletta in rete per la maxi multa ai No navi: raccolti 5mila euro

IL CASO VENEZIA Più di 5 mila euro, in pratica un quarto della multa già pagato. Ma la raccolta fondi non si ferma, come continuano le donazioni di chi sostiene la lotta dei No Navi a cui nei giorni scorsi è stata inflitta dalla Capitaneria di **Porto** un'ingiunzione di pagamento di 14.000 euro nei confronti di sette attivisti del Comitato.

«5000 mila volte grazie. Già in tantissimi avete dimostrato il vostro sostegno e la vostra solidarietà, donandoci in soli tre giorni ben 5.000 euro - si legge nel post pubblicato sulla pagina Facebook del Comitato - Il vostro contributo è fondamentale.

Siamo al 25% del nostro obiettivo: al traguardo manca ancora molto ma questa ondata di solidarietà ci riempie di speranza e gioia». E poi il link al quale collegarsi per la donazione, che scadrà tra una ventina di giorni.

I FATTI Le sette ingiunzioni di pagamento notificate nei giorni scorsi dalla Capitaneria di **Porto** ad altrettanti giovani attivisti sono legate alla manifestazione del 24 settembre 2017, quando, nel corso di un pomeriggio scandito da interventi, dibattiti e musica su una chiatta ormeggiata alle Zattere, con l'obiettivo di sensibilizzare al divieto del transito dei grattacieli del mare in Canale della Giudecca, gli attivisti avevano ritardato la partenza di tre navi.

I tre colossi erano stati costretti a rimanere per ore in Marittima, per uscire di sera. E il Comitato aveva scatenato i barchini in Canale della Giudecca, «senza alcun tipo di violenza» precisano gli attivisti, che ricordano come la maxi-multa arrivi a distanza di quattro anni e «in un momento di profonda crisi economica, in cui il lavoro scarseggia e le misure di contenimento dei contagi non permettono di mettere in campo iniziative di sostegno e autofinanziamento. Si è scelto di colpire la parte più giovane del comitato, quella più generosa e attiva, ma al contempo quella più precaria e finanziariamente fragile. Una vendetta amministrativa», è stato il commento del Comitato una volta notificata la sanzione.

IL CROWDFUNDING Multa notificata, appello social lanciato. E così non appena si è saputo dei 20 mila euro da pagare (14 mila di sanzione a cui aggiungere 6 mila come spese legali) è stato attivato un finanziamento collettivo per concorrere alle spese e non pesare solamente sui sette attivisti che sono stati identificati e condannati a pagare a quasi tre anni e mezzo dalla manifestazione che nel canale della Giudecca aveva chiuso la strada a tre grattacieli galleggianti.

N. Mun.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Corrosione Mose, stop dei collaudatori Nuova ispezione alle cerniere sott' acqua

Due anni dopo Thetis e Consorzio misurano l' avanzamento del degrado. Ma gli esperti non sono stati invitati

ALBERTO VITUCCIA.V.

Alberto Vitucci La corrosione del **Mose** avanza. Lentamente, ma la situazione delle cerniere sott' acqua peggiora in assenza di manutenzione. Se n' è accorta la commissione di collaudo, che ha chiesto una ispezione urgente agli ingranaggi sommersi della barriera di Treporti. Per mettere a confronto lo stato attuale della corrosione con quello denunciato due anni fa. Il rapporto finale è condensato in due pagine firmate dalla società Thetis, in cui si dichiara l' «assenza di criticità», e si definisce «sostanzialmente invariata la situazione». Ma scorrendo le cifre degli allegati la "profondità massima rilevata dei difetti" aumenta in quasi tutti i casi esaminati. Da 2 a 2,12 millimetri nella paratoia numero 8, da 3,02 a 3,08 nella paratoia 3, da 0,92 a 1,10 nella paratoia 15.

Della commissione facevano parte i direttori dei lavori del Consorzio, Alberto Fisichella e Guido Zanovello, i responsabili del Provveditorato Volpe e Jovino, i vertici di Fip-Mantovani, l' azienda costruttrice. Ma non gli esperti corrosionisti Giampaolo Paolucci e Susanna Ramundo. L' ispezione si è svolta il 3 novembre, proprio nel periodo dei test del **Mose**. Non sono state invitate neanche le tre ditte (Fincantieri, Cimolai e De Pretto) che un mese prima erano state ammesse alla gara per la manutenzione delle cerniere ammalorate (34 milioni di euro).

Il rapporto adesso è allo studio degli esperti. Le verifiche sono state fatte «a campione» nelle paratoie di Treporti, sott' acqua dal 2013, in particolare sugli elementi che hanno dato segni di corrosione e ossidazione, cioè le barre di inghisaggio e di ancoraggio e il gruppo connettore degli elementi femmina. Sono il nucleo del Mose, gli elementi che sostengono le paratoie, attraverso cui passano i tubi dell' aria per far sollevare la barriera e quelli dell' acqua per farla riabbassare. Anche questi hanno problemi di corrosione, provocata dall' acqua salata che si infila e dai batteri.

Per proteggere le delicate barre delle cerniere era stata utilizzata dagli operai di Comar, qualche anno fa, una speciale pasta chiamata Viscotaq. E le prove per verificare l' esistenza di ruggine e di infiltrazioni ferrose fatte con il liquido Feroxil.

In questo caso, secondo i firmatari del rapporto, la nichelatura risulta «integra», ad eccezione della paratoia numero 15.

Fenomeni che però sono innescati. E che secondo la consulente Ramundo «non sono stati affrontati». «Nell' ultimo anno non si è fatto nulla», ha scritto nella sua polemica lettera di dimissioni.

All' ispezione di novembre erano stati invitati anche i responsabili della Fip (gruppo Mantovani), l' azienda che aveva ricevuto dal Consorzio l' incarico di realizzare le cerniere. Il direttore della Fip Gianpaolo Colato e i rappresentanti della Mantovani Claudio Mantovan e Donatella Chiarotto hanno presentato una serie di osservazioni alla commissione. «Le cerniere sono state eseguite in conformità ai progetti approvati», scrivono, «ma sono a 15 metri sott' acqua, in locali senza condizionamento. E a oggi non risulta eseguita alcuna manutenzione».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.





la polemica sulla PROCEDURA

### Scavato il canale dei Petroli fondali riportati a meno 12

A.V.

Gli scavi dei canali portuali non si fermano. A dover passare l' esame della Via (la commissione per la Valutazione di Impatto ambientale) è soltanto il marginamento di un tratto del canale Malamocco Marghera. Lo conferma la stessa Autorità portuale, da qualche mese retta dal commissario straordinario, il Provveditore alle Opere pubbliche **Cinzia Zincone**.

«E' stato completato in questi giorni lo scavo di un tratto del canale dei Petroli», fa sapere in una nota l' Autorità portuale, «riportando la profondità a meno 12 metri e scavando 30 mila metri cubi di fanghi». Solo una parte dei circa 500 mila metri cubi di sedimenti che il Porto ha intenzione di scavare dai canali di grande navigazione nei prossimi mesi. Materiali che potranno essere depositati all' isola delle Tresse, per cui il Provveditorato ha autorizzato il rialzo. Proprio la questione della gestione della discarica delle Tresse aveva portato alle dimissioni, l' estate scorsa, dei due rappresentanti di Comune e Regione dal comitato portuale. E le conseguenti dimissioni dell' ex presidente Pino Musolino, ora a Civitavecchia.

Diversità di vedute sul prolungamento del project financing con la società del gruppo Mantovani Tressetre spa.

Gli scavi continuano, dunque. Altri 3 mila metri cubi saranno prelevati dal Molo A, 30 mila dalla darsena della San Marco Petroli, 200 mila dai canali di Irom, Petroven e Rana. A Chioggia si scava in Val da Rio, per portare i fondali alle quote di meno sette metri e consentire dunque l' accesso a navi più grandi.

«Andiamo avanti», dice **Zincone**, «con l' obiettivo di superare quegli inutili rallentamenti burocratici che ostacolano, anche quando non ce n' è bisogno, i procedimenti amministrativi. Un esempio è la decisione unilaterale di sottoporre a Valutazione di impatto ambientale i progetti per la laguna», Opinione opposta quella di Andreina Zitelli, già componente della commissione Via. «Bisogna dare informazioni corrette», scrive, «l' avvio della procedura di Via non è un conflitto, ma l' adempimento di norme europee che adesso sono ancora più attuali nell' ottica di uno sviluppo ambientalmente sostenibile. Gli interventi in laguna vanno valutati dal punto di vista ambientale. Le casse di colmata riportate Quanto agli scavi "necessari" per il Porto, Zitelli ribadisce che un porto per le navi commerciali e da crociera dentro alla laguna non è più ambientalmente compatibile, in un contesto che risale al secolo scorso».

Intanto i Portabagagli del porto, da un anno senza lavoro, lanciano un appello per il rilancio dell' attività.

«Assistiamo alla gara tra Genova e Trieste, mentre i nostri progetti sono spariti dal tavolo», dice il presidente della cooperativa Portabagali veneziana Vladimiro Tommasini, «vogliamo rivedere le navi qui. Navi non inquinanti, di nuova generazione. per festeggiare in modo adatto i 1600 anni di Venezia».

--A.V.



## Via sul «muro» del Canale dei Petroli il Porto pensa a un ricorso al Tar «Non c'è stata leale collaborazione»

Zincone: inutile rallentamento. Zitelli: sbagliato isolare le casse di colmata

Alberto Zorzi

VENEZIA Potrebbe farlo come Provveditorato alle opere pubbliche, ma anche come Autorità di sistema portuale, visto che in questo momento guida entrambi gli enti. **Cinzia Zincone** sta pensando a un ricorso al Tar, dopo la «doccia fredda» della commissione Via, che ha ritenuto assoggettabile a valutazione d'impatto ambientale i 7 chilometri di scogliera per proteggere le casse di colmata al fianco del Canale dei Petroli. Il problema ovviamente non è tanto fare una verifica in più - anche se in una nota ufficiale parla di «inutili rallentamenti burocratici che ostacolano, anche quando non ce n'è bisogno, i procedimenti amministrativi» - quanto che l'analisi rischia di essere lunga: in questo caso, infatti, solo un anno è passato per dire se la Via dovesse essere fatta o no.

Il ricorso sarebbe più semplice come Porto, che pur essendo sempre un soggetto legato alle Infrastrutture, è percepito come meno «ministeriale» del Provveditorato, evitando così una «guerra istituzionale» spiacevole. San Basilio per esempio aveva già impugnato un paio d'anni fa il vincolo paesaggistico sul Canale della Giudecca del ministero dei Beni culturali. In questo caso anche gli operatori portuali e forse il Comune di Venezia si affiancherebbero nel ricorso «ad adiuvandum». L'alternativa è trovare una mediazione, interessando direttamente il nuovo ministro Enrico Giovannini.

«Non vi è alcuna volontà di agire al di sopra dell'ordinamento - precisa **Zincone** - ma la consapevolezza che dobbiamo abbinare al rispetto delle norme quei sani principi di semplificazione, efficienza e leale collaborazione istituzionale, che in questa occasione sono venuti meno». Ad amareggiare il provveditore e commissario del Porto è proprio il fatto che l'Ambiente abbia emesso il provvedimento nonostante la richiesta di sospendere l'iter per fare un nuovo incontro.

La Via ha ritenuto di dover intervenire proprio perché si tratta di un intervento in laguna, zona tutelata ai sensi delle norme europee. E va detto che d'accordo era anche il ministero dei Beni Culturali, attraverso la Soprintendenza veneziana. «Secondo noi invece questo è un progetto ambientale, perché senza la scogliera i fanghi inquinati delle casse di colmata tornano in laguna», aggiunge **Zincone**. La decisione invece non ha nessun effetto sugli scavi dei canali, in primis proprio il Malamocco-Marghera, tanto che ieri il Porto ha ribadito che si sta andando avanti. In questi giorni è finito il dragaggio della parte in zona San Leonardo, con l'asportazione di 30 mila metri cubi di sedimenti, e sono in corso gli scavi fino al bacino di evoluzione 3: ma il piano complessivo riguarda 500 mila metri cubi. Idem a Chioggia, dove si dovranno scavare 40 mila metri cubi.

Il segnale è però stato percepito come ostile dalla maggioranza della città. «E' da cinque anni che i governi sono nemici del porto di Venezia e l'ultimo è stato il peggiore - dice l'assessore Simone Venturini - Si danno risposte e risorse solo a Genova e Trieste, mentre qui c'è l'immobilismo totale: basti pensare alla barzelletta del protocollo fanghi, annunciato mille volte».

«Vanno semplificati i procedimenti burocratici che rischiano di affondare il nostro scalo», aggiunge la capogruppo di



FI Deborah Onisto. «Il conflitto tra tutela ambientale e lavoro è una questione annosa che va risolta - dice invece Giovanni Andrea Martini (Tutta la città insieme) - Non si può continuare ad effettuare scavi senza accettarne prima la pericolosità». L' ex membro della Via Andreina Zitelli ha scritto al ministro della Transizione ecologica Roberto Cingolani: «Gli interventi ambientali e le infrastrutture vanno sottoposte a Via - spiega - Questo progetto separa totalmente le casse di colmata dalla laguna, mentre dovrebbero essere destinate alla rinaturalizzazione».



PORTO DI VENEZIA, TERMINATO ESCAVO DI UN TRATTO DEL CANALE MALAMOCCO-MARGHERA

Redazione

Il Commissario straordinario Zincon: 'Questa e altre opere che stiamo portando a termine frutto della ordinaria gestione. Per dare un futuro a portualità, salvaguardia della Laguna e della città dobbiamo cambiare paradigma e superare i rallentamenti burocratici che ostacolano i procedimenti amministrativi.' Venezia -L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha terminato in questi giorni l' escavo del tratto del Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera in ingresso al Porto di San Leonardo per il ripristino della quota di pescaggio pari a -12.00 s.l.m.m. Complessivamente sono stati scavati circa 30.000 mc di sedimenti prevalentemente di classe B. È il primo tassello di un mosaico più ambizioso la cui composizione, nell' ottica di ripristinare la piena navigabilità dei canali portuali, ha preso avvio nei mesi scorsi. In tal senso AdSP ha dato il via ad un imponente opera di dragaggio manutentivo che mira, complessivamente, a rimuovere più di 500mila metri cubi di fanghi al fine di garantire l' accessibilità nautica e quindi l' attrattività degli scali di Venezia e Chioggia. Le attività ad oggi in corso riguardano infatti entrambi gli scali. Più in particolare, per quanto riguarda il porto commerciale-industriale di Marghera: 1)Sono in corso le attività di escavo dell' intero tratto del Canale Malamocco-Marghera, dal bacino di evoluzione n 3 fino al curvone di San Leonardo. Ad oggi le attività di escavo si sono concentrate nel tratto di canale compreso tra bacino di evoluzione 4 e la cassa di colmata B e sono già stati conferiti presso l' Isola delle Tresse 130mila mc di sedimenti di classe B. 2)E' in corso un localizzato intervento manutentivo di circa 3000 mc di sedimenti al Molo A di Marghera la cui ultimazione è prevista entro la settimana corrente 3)E' in corso un intervento presso l' accosto di San Marco Petroli nel canale industriale Sud di Marghera il cui completamento è previsto entro la fine del mese di marzo. Ad oggi sono stati scavati circa 20.000 mc di sedimenti Per quel che riguarda lo scalo di Chioggia, dopo anni di attesa, sono iniziati i lavori di escavo manutentivo in località Val Da Rio. L' intervento, che avrà ricadute positive sui volumi di traffico del Porto clodiense, prevede un' attività di escavo a quota -7 metri e -5 metri, per un accosto con limitato pescaggio, e il conferimento all' isola delle Tresse di circa 40.000 metri cubi di sedimenti di classe B. I lavori, che si concluderanno entro maggio, permetteranno di ripristinare le quote di pescaggio degli accosti previste dall' ordinanza del 2013. Alle attività in corso si aggiungono poi le attività programmate a Porto Marghera e che riguardano principalmente i tratti di canale prospicienti la Darsena 'IROM', la Darsena 'Petroven', la Darsena 'Rana' e il Canale industriale Ovest per un totale di 200mila mc di fanghi. 'Non possiamo bearci - commenta Cinzia Zincon, Commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale- È un risultato che l' AdSP, così come il PIOPP, hanno raggiunto con impegno e abnegazione straordinarie ma che, in una dinamica amministrativa sensata, dovrebbe essere derubricata a ordinaria gestione delle attività proprie di questi Enti. È chiaro quindi che, per dare un futuro alla portualità veneziana, alla salvaguardia della laguna e della città di Venezia dobbiamo cambiare paradigma e superare quegli inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei che ostacolano, anche quando non ce n' è bisogno, i procedimenti amministrativi. Ne è un esempio lampante la decisione unilaterale assunta per sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, sebbene non ve ne fosse alcun bisogno, quei progetti che mirano proprio alla salvaguardia, ambientale,



Non possiamo bearci - commenta Cinzia Zincon, Commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale- È un risultato che l' AdSP, così come il PIOPP, hanno raggiunto con impegno e abnegazione straordinarie ma che, in una dinamica amministrativa sensata, dovrebbe essere derubricata a ordinaria gestione delle attività proprie di questi Enti. È chiaro quindi che, per dare un futuro alla portualità veneziana, alla salvaguardia della laguna e della città di Venezia dobbiamo cambiare paradigma e superare quegli inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei che ostacolano, anche quando non ce n' è bisogno, i procedimenti amministrativi. Ne è un esempio lampante la decisione unilaterale assunta per sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, sebbene non ve ne fosse alcun bisogno, quei progetti che mirano proprio alla salvaguardia, ambientale,

economica e sociale, di Venezia e della sua laguna. Non vi è in questo alcuna volontà di agire al di sopra dell'ordinamento. Vi è invece la consapevolezza che, se non abbiniamo al rispetto delle norme quei sani principi di semplificazione, efficienza e leale



## Il Nautilus

Venezia

---

collaborazione istituzionale - che in questa occasione sono pienamente venuti meno - possiamo, sin d' ora, archiviare qualsiasi ipotesi di proficuo ricorso ai fondi del Recovery Fund, di autentico recupero ambientale della laguna, di recupero produttivo e occupazione, sotto un profilo sia quantitativo che qualitativo, del **Sistema Portuale** Veneto. Tutte azioni che altro non sono se non ri-dare a Venezia la sua storia connessa a doppio filo con la portualità, l' innovazione e l' interpretazione della modernità'. Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=82158>.

### PORTO DI VENEZIA, TERMINATO ESCAVO DI UN TRATTO DEL CANALE MALAMOCCO-MARGHERA

Il Commissario straordinario Zincon: "Questa e altre opere che stiamo portando a termine frutto della ordinaria gestione. Per dare un futuro a portualità, salvaguardia della Laguna e della città dobbiamo cambiare paradigma e superare i rallentamenti burocratici che ostacolano i procedimenti amministrativi." Venezia, 12 marzo- L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar **Adriatico Settentrionale** ha terminato in questi giorni l'escavo del tratto del Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera in ingresso al Porto di San Leonardo per il ripristino della quota di pescaggio pari a -12.00 s.l.m.m. Complessivamente sono stati scavati circa 30.000 mc di sedimenti prevalentemente di classe B. È il primo tassello di un mosaico più ambizioso la cui composizione, nell'ottica di ripristinare la piena navigabilità dei canali portuali, ha preso avvio nei mesi scorsi. In tal senso AdSP ha dato il via ad un imponente opera di dragaggio manutentivo che mira, complessivamente, a rimuovere più di 500mila metri cubi di fanghi al fine di garantire l'accessibilità nautica e quindi l'attrattività degli scali di Venezia e Chioggia. Le attività ad oggi in corso riguardano infatti entrambi gli

scali. Più in particolare, per quanto riguarda il porto commerciale-industriale di Marghera: 1) Sono in corso le attività di escavo dell'intero tratto del Canale Malamocco-Marghera, dal bacino di evoluzione n 3 fino al curvone di San Leonardo. Ad oggi le attività di escavo si sono concentrate nel tratto di canale compreso tra bacino di evoluzione 4 e la cassa di colmata B e sono già stati conferiti presso l'Isola delle Tresse 130mila mc di sedimenti di classe B. 2) E' in corso un localizzato intervento manutentivo di circa 3000 mc di sedimenti al Molo A di Marghera la cui ultimazione è prevista entro la settimana corrente 3) E' in corso un intervento presso l'accosto di San Marco Petroli nel canale industriale Sud di Marghera il cui completamento è previsto entro la fine del mese di marzo. Ad oggi sono stati scavati circa 20.000 mc di sedimenti Per quel che riguarda lo scalo di Chioggia, dopo anni di attesa, sono iniziati i lavori di escavo manutentivo in località Val Da Rio. L'intervento, che avrà ricadute positive sui volumi di traffico del Porto clodiense, prevede un'attività di escavo a quota -7 metri e -5 metri, per un accosto con limitato pescaggio, e il conferimento all'isola delle Tresse di circa 40.000 metri cubi di sedimenti di classe B. I lavori, che si concluderanno entro maggio, permetteranno di ripristinare le quote di pescaggio degli accosti previste dall'ordinanza del 2013. Alle attività in corso si aggiungono poi le attività programmate a Porto Marghera e che riguardano principalmente i tratti di canale prospicienti la Darsena "IROM", la Darsena "Petroven", la Darsena "Rana" e il Canale industriale Ovest per un totale di 200mila mc di fanghi. "Non possiamo bearci. - commenta Cinzia Zincon, Commissario straordinario dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** - È un risultato che l'AdSP, così come il PIOPP, hanno raggiunto con impegno e abnegazione straordinarie ma che, in una dinamica amministrativa sensata, dovrebbe essere derubricata a ordinaria gestione delle attività proprie di questi Enti. È chiaro quindi che, per dare un futuro alla portualità veneziana, alla salvaguardia della laguna e della città di Venezia dobbiamo cambiare paradigma e superare quegli inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei che ostacolano, anche quando non ce n'è bisogno, i procedimenti amministrativi. Ne è un esempio lampante la decisione unilaterale assunta per sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, sebbene non ve ne fosse alcun bisogno, quei progetti che mirano proprio alla salvaguardia, ambientale, economica e sociale, di Venezia e della sua laguna. Non vi è in questo alcuna volontà di



agire al di sopra dell' ordinamento. Vi è invece la consapevolezza che, se non abbiniamo al rispetto delle norme quei sani principi di semplificazione, efficienza e leale collaborazione istituzionale



## Informatore Navale

Venezia

---

- che in questa occasione sono pienamente venuti meno - possiamo, sin d' ora, archiviare qualsiasi ipotesi di proficuo ricorso ai fondi del Recovery Fund, di autentico recupero ambientale della laguna, di recupero produttivo e occupazione, sotto un profilo sia quantitativo che qualitativo, del **Sistema Portuale** Veneto. Tutte azioni che altro non sono se non ri-dare a Venezia la sua storia connessa a doppio filo con la portualità, l' innovazione e l' interpretazione della modernità".

## Informazioni Marittime

Venezia

### Venezia, terminati i primi dragaggi del Malamocco-Marghera

*Rispristinato il pescaggio di 12 metri. L'opera rientra in un imponente piano di escavo che rimuoverà più di 500 mila metri cubi di fondale*

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha terminato in questi giorni l'escavo del tratto del Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera in ingresso al porto di San Leonardo. Si ripristina la quota di pescaggio pari a 12 metri. Complessivamente sono stati scavati circa 30 mila metri quadri di sedimenti prevalentemente di classe B. È il primo tassello di un mosaico più ambizioso la cui composizione, nell'ottica di ripristinare la piena navigabilità dei canali portuali, ha preso avvio nei mesi scorsi. In tal senso l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale ha dato il via ad un imponente opera di dragaggio manutentivo che mira, complessivamente, a rimuovere più di 500 mila metri cubi di fanghi al fine di garantire l'accessibilità nautica e quindi l'attrattività degli scali di Venezia e Chioggia. Le attività ad oggi in corso riguardano infatti entrambi gli scali. In particolare, per quanto riguarda il porto commerciale-industriale di Marghera:

- 1) Sono in corso le attività di escavo dell'intero tratto del Canale Malamocco-Marghera, dal bacino di evoluzione n 3 fino al curvone di San Leonardo. Ad oggi le attività di escavo si sono concentrate nel tratto di canale compreso tra bacino di evoluzione 4 e la cassa di colmata B e sono già stati conferiti presso l'Isola delle Tresse 130 mila mc di sedimenti di classe B.
- 2) È in corso un localizzato intervento manutentivo di circa 3 mila metri cubi di sedimenti al molo A di Marghera la cui ultimazione è prevista entro la settimana corrente.
- 3) È in corso un intervento presso l'accosto di San Marco Petroli nel canale industriale Sud di Marghera il cui completamento è previsto entro la fine del mese di marzo. Ad oggi sono stati scavati circa 20.000 mc di sedimenti. Per quel che riguarda lo scalo di Chioggia, dopo anni di attesa, sono iniziati i lavori di escavo manutentivo a Val Da Rio. L'intervento, che avrà ricadute positive sui volumi di traffico del porto clodiense, prevede un'attività di escavo a quota -7 e -5 metri, per un accosto con limitato pescaggio, e il conferimento all'isola delle Tresse di circa 40 mila metri cubi di sedimenti di classe B. I lavori, che si concluderanno entro maggio, permetteranno di ripristinare le quote di pescaggio degli accosti previste dall'ordinanza del 2013. Alle attività in corso si aggiungono poi le attività programmate a Porto Marghera e che riguardano principalmente i tratti di canale prospicienti le Darsena IROM, Petroven, Rana e il Canale industriale Ovest per un totale di 200 mila metri cubi di fanghi. «Non possiamo bearci. - commenta **Cinzia Zincone**, Commissario straordinario dell'Adsp - è un risultato che l'AdSP, così come il PIOPP, hanno raggiunto con impegno e abnegazione straordinaria ma che, in una dinamica amministrativa sensata, dovrebbe essere derubricata a ordinaria gestione delle attività proprie di questi Enti. È chiaro quindi che, per dare un futuro alla portualità veneziana, alla salvaguardia della laguna e della città di Venezia dobbiamo cambiare paradigma e superare quegli inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei che ostacolano, anche quando non ce n'è bisogno, i procedimenti amministrativi. Ne è un esempio lampante la decisione unilaterale assunta per sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, sebbene non ve ne fosse alcun bisogno, quei progetti che mirano proprio alla salvaguardia, ambientale, economica e sociale, di Venezia e della sua laguna. Non vi è in questo alcuna volontà di agire al di sopra dell'ordinamento. Vi è invece la consapevolezza che, se non abbiniamo al rispetto delle norme quei sani principi di semplificazione, efficienza e leale collaborazione istituzionale - che in questa occasione sono pienamente venuti meno - possiamo, sin d'ora, archiviare



qualsiasi ipotesi di proficuo ricorso ai fondi del Recovery Fund, di autentico recupero ambientale della laguna, di recupero produttivo e occupazione, sotto un profilo sia quantitativo che



## Informazioni Marittime

### Venezia

---

qualitativo, del Sistema Portuale Veneto. Tutte azioni che altro non sono se non ri-dare a Venezia la sua storia connessa a doppio filo con la portualità, l'innovazione e l'interpretazione della modernità».

## Escavo di tratto del Canale Malamocco

Redazione

VENEZIA Terminato in questi giorni l'escavo del tratto del Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera in ingresso al Porto di San Leonardo per il ripristino della quota di pescaggio pari a -12.00 s.l.m.m. disposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico settentrionale. Complessivamente sono stati scavati circa 30.000 mc di sedimenti prevalentemente di classe B. È il primo tassello di un mosaico più ambizioso la cui composizione, nell'ottica di ripristinare la piena navigabilità dei canali portuali, ha preso avvio nei mesi scorsi. In tal senso **AdSP** ha dato il via ad un imponente opera di dragaggio manutentivo che mira, complessivamente, a rimuovere più di 500mila metri cubi di fanghi al fine di garantire l'accessibilità nautica e quindi l'attrattività degli scali di Venezia e Chioggia. Le attività ad oggi in corso riguardano infatti entrambi gli scali. Più in particolare, per quanto riguarda il porto commerciale-industriale di Marghera: Sono in corso le attività di escavo dell'intero tratto del Canale Malamocco-Marghera, dal bacino di evoluzione n 3 fino al curvone di San Leonardo. Ad oggi le attività di escavo si sono concentrate nel tratto di canale compreso tra bacino di evoluzione 4 e la cassa di colmata B e sono già stati conferiti presso l'Isola delle Tresse 130mila mc di sedimenti di classe B. E' in corso un localizzato intervento manutentivo di circa 3000 mc di sedimenti al Molo A di Marghera la cui ultimazione è prevista entro la settimana corrente E' in corso un intervento presso l'accosto di San Marco Petroli nel canale industriale Sud di Marghera il cui completamento è previsto entro la fine del mese di marzo. Ad oggi sono stati scavati circa 20.000 mc di sedimenti Per quel che riguarda lo scalo di Chioggia, dopo anni di attesa, sono iniziati i lavori di escavo manutentivo in località Val Da Rio. L'intervento, che avrà ricadute positive sui volumi di traffico del Porto clodiense, prevede un'attività di escavo a quota -7 metri e -5 metri, per un accosto con limitato pescaggio, e il conferimento all'isola delle Tresse di circa 40.000 metri cubi di sedimenti di classe B. I lavori, che si concluderanno entro maggio, permetteranno di ripristinare le quote di pescaggio degli accosti previste dall'ordinanza del 2013. Alle attività in corso si aggiungono poi le attività programmate a Porto Marghera e che riguardano principalmente i tratti di canale prospicienti la Darsena IROM, la Darsena Petroven, la Darsena Rana e il Canale industriale Ovest per un totale di 200mila mc di fanghi. Non possiamo bearci commenta Cinzia Zincone, Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale- È un risultato che l'**AdSP**, così come il PIOPP, hanno raggiunto con impegno e abnegazione straordinarie ma che, in una dinamica amministrativa sensata, dovrebbe essere derubricata a ordinaria gestione delle attività proprie di questi Enti. È chiaro quindi che, per dare un futuro alla portualità veneziana, alla salvaguardia della laguna e della città di Venezia dobbiamo cambiare paradigma e superare quegli inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei che ostacolano, anche quando non ce n'è bisogno, i procedimenti amministrativi. Ne è un esempio lampante la decisione unilaterale assunta per sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, sebbene non ve ne fosse alcun bisogno, quei progetti che mirano proprio alla salvaguardia, ambientale, economica e sociale, di Venezia e della sua laguna. Non vi è in questo alcuna volontà di agire al di sopra dell'ordinamento. Vi è invece la consapevolezza che, se non abbiniamo al rispetto delle norme quei sani principi di semplificazione, efficienza e leale collaborazione istituzionale che in questa occasione sono pienamente venuti meno possiamo, sin d'ora, archiviare



qualsiasi ipotesi di proficuo ricorso ai fondi del Recovery Fund, di autentico recupero ambientale della laguna, di recupero produttivo e occupazione, sotto un profilo sia quantitativo che qualitativo, del Sistema Portuale Veneto. Tutte azioni che altro non sono se non ri-dare a Venezia la sua storia connessa a doppio filo con la



# Messaggero Marittimo

Venezia

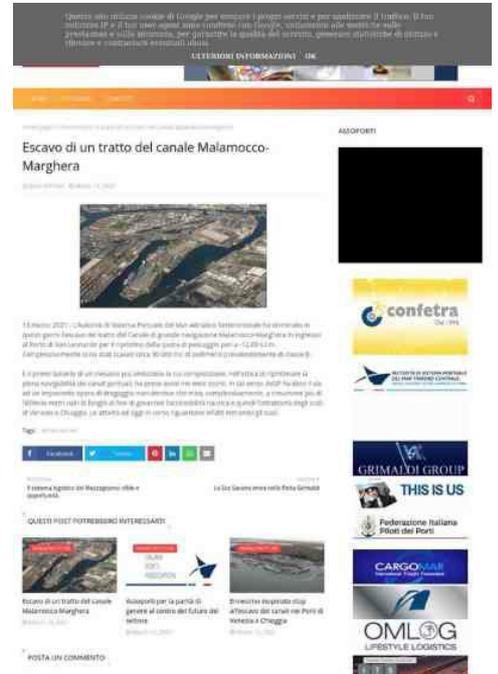
---

portualità, l'innovazione e l'interpretazione della modernità.

### Escavo di un tratto del canale Malamocco-Marghera

GAM EDITORI

13 marzo 2021 - L' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha terminato in questi giorni l' escavo del tratto del Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera in ingresso al Porto di San Leonardo per il ripristino della quota di pescaggio pari a -12.00 s.l.m. Complessivamente sono stati scavati circa 30.000 mc di sedimenti prevalentemente di classe B. È il primo tassello di un mosaico più ambizioso la cui composizione, nell' ottica di ripristinare la piena navigabilità dei canali portuali, ha preso avvio nei mesi scorsi. In tal senso AdSP ha dato il via ad un imponente opera di dragaggio manutentivo che mira, complessivamente, a rimuovere più di 500mila metri cubi di fanghi al fine di garantire l' accessibilità nautica e quindi l' attrattività degli scali di Venezia e Chioggia. Le attività ad oggi in corso riguardano infatti entrambi gli scali.







## Sea Reporter

### Venezia

---

- che in questa occasione sono pienamente venuti meno - possiamo, sin d' ora, archiviare qualsiasi ipotesi di proficuo ricorso ai fondi del Recovery Fund, di autentico recupero ambientale della laguna, di recupero produttivo e occupazione, sotto un profilo sia quantitativo che qualitativo, del **Sistema Portuale** Veneto. Tutte azioni che altro non sono se non ri-dare a Venezia la sua storia connessa a doppio filo con la portualità, l' innovazione e l' interpretazione della modernità".

## Venezia, terminato escavo di un tratto del Canale Malamocco-Marghera

Venezia L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha terminato in questi giorni l'escavo del tratto del Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera in ingresso al Porto di San Leonardo per il ripristino della quota di pescaggio pari a -12 metri. Complessivamente sono stati scavati circa 30.000 mc di sedimenti prevalentemente di classe B. È il primo tassello di un mosaico più ambizioso la cui composizione, nell'ottica di ripristinare la piena navigabilità dei canali portuali, ha preso avvio nei mesi scorsi. In tal senso **AdSP** ha dato il via ad un imponente opera di dragaggio manutentivo che mira, complessivamente, a rimuovere più di 500mila metri cubi di fanghi al fine di garantire l'accessibilità nautica e quindi l'attrattività degli scali di Venezia e Chioggia. Le attività ad oggi in corso riguardano infatti entrambi gli scali. Più in particolare, per quanto riguarda il porto commerciale-industriale di Marghera: 1) Sono in corso le attività di escavo dell'intero tratto del Canale Malamocco-Marghera, dal bacino di evoluzione n 3 fino al curvone di San Leonardo. Ad oggi le attività di escavo si sono concentrate nel tratto di canale compreso tra bacino di evoluzione 4 e la cassa di colmata B e sono già stati conferiti presso l'Isola delle Tresse 130mila mc di sedimenti di classe B. 2) E' in corso un localizzato intervento manutentivo di circa 3000 mc di sedimenti al Molo A di Marghera la cui ultimazione è prevista entro la settimana corrente 3) E' in corso un intervento presso l'accosto di San Marco Petroli nel canale industriale Sud di Marghera il cui completamento è previsto entro la fine del mese di marzo. Ad oggi sono stati scavati circa 20.000 mc di sedimenti Per quel che riguarda lo scalo di Chioggia, dopo anni di attesa, sono iniziati i lavori di escavo manutentivo in località Val Da Rio. L'intervento, che avrà ricadute positive sui volumi di traffico del Porto clodiense, prevede un'attività di escavo a quota -7 metri e -5 metri, per un accosto con limitato pescaggio, e il conferimento all'isola delle Tresse di circa 40.000 metri cubi di sedimenti di classe B. I lavori, che si concluderanno entro maggio, permetteranno di ripristinare le quote di pescaggio degli accosti previste dall'ordinanza del 2013. Alle attività in corso si aggiungono poi le attività programmate a Porto Marghera e che riguardano principalmente i tratti di canale prospicienti la Darsena IROM, la Darsena Petroven, la Darsena Rana e il Canale industriale Ovest per un totale di 200mila mc di fanghi. Questa e altre opere che stiamo portando a termine frutto della ordinaria gestione. Per dare un futuro a portualità, salvaguardia della Laguna e della città dobbiamo cambiare paradigma e superare i rallentamenti burocratici che ostacolano i procedimenti amministrativi, il commissario straordinario Cinzia Zincone.



# Shipping Italy

Venezia

## Zincone fa il punto sui dragaggi nei porti di Venezia e Chioggia

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha annunciato di aver terminato in questi giorni l'escavo del tratto del Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera in ingresso al Porto di San Leonardo per il ripristino della quota di pescaggio pari a -12.00 metri. Complessivamente sono stati scavati circa 30.000 metri cubi di sedimenti prevalentemente di classe B. È il primo tassello di un mosaico più ambizioso la cui composizione, nell'ottica di ripristinare la piena navigabilità dei canali portuali, ha preso avvio nei mesi scorsi spiega una nota della port authority. In tal senso l'**AdSP** veneta ha dato il via a un imponente opera di dragaggio manutentivo che mira, complessivamente, a rimuovere più di 500mila metri cubi di fanghi al fine di garantire l'accessibilità nautica e quindi l'attrattività degli scali di Venezia e Chioggia. Le attività ad oggi in corso riguardano infatti entrambi gli scali. La nota aggiunge: Più in particolare, per quanto riguarda il porto commerciale-industriale di Marghera: 1) Sono in corso le attività di escavo dell'intero tratto del Canale Malamocco-Marghera, dal bacino di evoluzione n 3 fino al curvone di San Leonardo. Ad oggi le attività di escavo si sono concentrate nel tratto di canale compreso tra bacino di evoluzione 4 e la cassa di colmata B e sono già stati conferiti presso l'Isola delle Tresse 130mila mc di sedimenti di classe B. 2) E' in corso un localizzato intervento manutentivo di circa 3000 mc di sedimenti al Molo A di Marghera la cui ultimazione è prevista entro la settimana corrente 3) E' in corso un intervento presso l'accosto di San Marco Petroli nel canale industriale Sud di Marghera il cui completamento è previsto entro la fine del mese di marzo. Ad oggi sono stati scavati circa 20.000 mc di sedimenti. Per quel che riguarda lo scalo di Chioggia, dopo anni di attesa, sono iniziati i lavori di escavo manutentivo in località Val Da Rio. L'intervento, che avrà ricadute positive sui volumi di traffico del Porto clodiense, prevede un'attività di escavo a quota -7 metri e -5 metri, per un accosto con limitato pescaggio, e il conferimento all'isola delle Tresse di circa 40.000 metri cubi di sedimenti di classe B. I lavori, che si concluderanno entro maggio, permetteranno di ripristinare le quote di pescaggio degli accosti previste dall'ordinanza del 2013. Alle attività in corso si aggiungono poi le attività programmate a Porto Marghera e che riguardano principalmente i tratti di canale prospicienti la Darsena IROM, la Darsena Petroven, la Darsena Rana e il Canale industriale Ovest per un totale di 200mila mc di fanghi. Non possiamo bearci commenta Cinzia Zincone, Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Che poi ha aggiunto: È un risultato che l'**AdSP**, così come il PIOPP, hanno raggiunto con impegno e abnegazione straordinarie ma che, in una dinamica amministrativa sensata, dovrebbe essere derubricata a ordinaria gestione delle attività proprie di questi Enti. È chiaro quindi che, per dare un futuro alla portualità veneziana, alla salvaguardia della laguna e della città di Venezia dobbiamo cambiare paradigma e superare quegli inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei che ostacolano, anche quando non ce n'è bisogno, i procedimenti amministrativi. Ne è un esempio lampante la decisione unilaterale assunta per sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, sebbene non ve ne fosse alcun bisogno, quei progetti che mirano proprio alla salvaguardia, ambientale, economica e sociale, di Venezia e della sua laguna. Non vi è in questo alcuna volontà di agire al di sopra dell'ordinamento. Vi è invece la consapevolezza che, se non abbiniamo al rispetto delle norme quei sani principi di semplificazione, efficienza e leale collaborazione istituzionale che in questa occasione sono pienamente venuti meno possiamo, sin d'ora, archiviare qualsiasi ipotesi di proficuo ricorso ai fondi del Recovery Fund, di autentico recupero ambientale della laguna, di recupero produttivo e occupazione, sotto un profilo sia quantitativo che





# Shipping Italy

## Venezia

---

qualitativo, del Sistema Portuale Veneto. Tutte azioni che altro non sono se non ri-dare a Venezia la sua storia connessa a doppio filo con la portualità, l'innovazione e l'interpretazione della modernità.

## Assicurare i piloti portuali una sentenza a Venezia

VENEZIA Assicurare i piloti si può e anzi si deve. La Corte di Appello di Venezia, accogliendo il ricorso avverso la sentenza n. 2152/2018 pubblicata il 27.11.2018 presentato dall'ex capo pilota della Corporazione dell'Estuario Veneto Ciro Romano, ha condannato in data 28.01.2021 gli appellati a rifondere le spese di lite liquidate in primo grado (Euro 113.440.00) ed Euro 9515.00 per il secondo grado. Lo riferisce in una sua nota l'Unione Piloti veneziana. La vicenda oggetto della sentenza riguarda la stipula effettuata in data 17/3/2010 con Generali S.p.a., di una polizza assicurativa rinnovata per tre volte (il cui premio annuo ammontava a Euro 28360.00), in favore dei piloti della Corporazione, per il rischio da inidoneità specifica totale permanente per malattia o infortunio che determini l'impossibilità ad esercitare la professione di pilota di porto dichiarata con provvedimento definitivo delle apposite Commissioni con conseguente cancellazione dal registro piloti del porto di Venezia ai sensi di quanto disposto dall'articolo 118 RCN. Per gli appellati la stipula di quella polizza, oltre ad essere di dubbia utilità per essersi parzialmente sovrapposta con altra analoga copertura assicurativa, ha costituito attività di straordinaria amministrazione in quanto non

rientrante nell'oggetto sociale ed è avvenuta senza una ratifica dell'assemblea dei piloti ma a seguito di una personale e non condivisibile iniziativa personale dell'allora capo Pilota. La Corte di Appello nel riformare la sentenza ha riconosciuto la tesi del capitano Ciro Romano che la spesa della polizza malattie/infortuni era certamente rientrante tra quelle necessarie al buon funzionamento della Corporazione, non potendosi nemmeno escludere la sua natura di onere sociale (previsto e consentito dall'art. 120 reg. nav. mar); tanto più che la spesa relativa al pagamento del premio di assicurazione era spesa ammessa ed in quanto tale componente la tariffa di pilotaggio. Inoltre ha chiarito che la scelta gestoria del capo Pilota Romano non è stata effettuata in contrasto con direttive ricevute dall'assemblea degli associati (eventualità neppure dedotta in causa) né fu deliberatamente contraria all'interesse della Corporazione, andando piuttosto a tutelare gli interessi della collettività organizzata dei marittimi che vi prestano servizio. Fornire un contratto di assicurazione invalidità e malattia destinato a indennizzare il rischio connesso alla impossibilità per il pilota di proseguire, per tali ragioni, la propria attività professionale, non rappresenta recita la sentenza una scelta gestoria palesemente arbitraria, visto che, in via generale, può rientrare nel cd welfare aziendale, a maggior ragione se si considera la attuale sensibilità di tutela del lavoro e dei soggetti che lo svolgono quali risorse umane di una società/impresa. Quanto al fatto che i piloti avrebbero già goduto di una precedente assicurazione, è pacifico afferma la Corte di Appello di Venezia in causa che tale assicurazione non coprisse, a differenza di quella in questione, anche il danno da malattia, rendendo, così, giustificata la sua stipula. Da ultimo prosegue la sentenza merita di essere considerato che l'accensione della polizza in esame costituisce proprio il risultato di una scelta gestoria del capo Pilota (amministratore della Corporazione ex art. 114 reg. nav.). La Corte rileva anche che tale scelta attesta proprio l'interesse della Corporazione di garantire appieno i propri associati, tutelandoli quale fattore produttivo/risorsa umana per danni che potessero subire nella prestazione lavorativa a prescindere dalla responsabilità di chicchessia (fosse la Corporazione o il comandante della nave su cui fossero saliti, o chiunque altro); peraltro tale scelta dettata anche dall'interesse che, in caso di sinistro, fosse il singolo assicurato a rapportarsi direttamente con l'assicurazione, piuttosto che per il tramite della Corporazione, che avrebbe, in tal modo anche contenuto il rischio di essere coinvolta in vertenze legali in difetto di composizione bonaria di ogni questione. La sentenza inoltre chiarisce che la stipula delle





## La Gazzetta Marittima

Venezia

---

a favore dei piloti è rientrata anche nell'interesse della Corporazione, nella prospettiva di ridurre il rischio di essere coinvolta in complessi contenziosi legali destinati ad individuare il responsabile del danno, anche solo per attivarne la relativa polizza di responsabilità civile. Tra l'altro, la stipula della polizza appare anche rispondere alla finalità mutualistica ed assistenziale della Corporazione. Per tali ragioni, l'appello si legge va accolto e la sentenza di primo grado va riformata come da dispositivo.

## Al Terminal Passeggeri vaccini alle Forze dell'Ordine

VENEZIA Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. ha messo a disposizione gratuitamente gli spazi del Terminal 103 del Porto Crociere di Marittima dove da martedì scorso è operativo un centro vaccinazioni inizialmente dedicato alla campagna vaccinale del personale delle forze dell'ordine e degli operatori del soccorso. L'iniziativa conferma l'impegno della VTP nel supporto alla Città e al suo territorio locale in cui essa stessa opera e fa seguito alla raccolta fondi (1,3 milioni di Euro) gestita per l'emergenza creata dall'alluvione di Novembre 2019, nonché della messa a disposizione del Park 5 per i pendolari con l'obiettivo di alleviare il trasporto pubblico locale in ottica di contenimento del Covid-19. Malgrado la chiusura prolungata della Società dovuta alla pandemia che ha visto tutti i nostri dipendenti in cassa integrazione da marzo scorso e tutto l'indotto crocieristico costituito da circa 4.000 persone patire una situazione di sofferenza senza precedenti, siamo orgogliosi di poter

contribuire alla campagna vaccinale delle forze dell'ordine del nostro territorio, un importante tassello nella battaglia contro il proliferare della pandemia ha dichiarato il direttore generale di Venezia Terminal Passeggeri Galliano Di Marco. A tale fine non solo le strutture ma anche il personale della Società sono a disposizione dell'iniziativa promossa dalla Prefettura, dalla Questura e dal Comune di Venezia. Grazie alla positiva collaborazione con le istituzioni, in pochi giorni siamo riusciti ad allestire un hub sicuro, efficiente e logisticamente adeguato che permetterà al personale di Pubblica Sicurezza, dei Vigili del Fuoco e di altri Enti di essere tra le prime categorie protette a ricevere la prima dose. Mi preme inoltre ringraziare il personale di VTP, che ha lavorato giorno e notte per riuscire a garantire che i locali fossero pronti nel più breve tempo possibile. Il nuovo hub che si estende su una superficie di circa 4.000 mq permetterà di somministrare in pochi giorni le dosi di vaccino disponibili per oltre 4.000 Operatori delle Forze dell'Ordine della Provincia di Venezia. L'attività, coordinata dal team sanitario della Questura, seguirà un percorso graduale e compatibile con la disponibilità delle dosi. La riapertura del nostro terminal in questo contesto così complesso vuole essere un segnale positivo per i nostri lavoratori e per il territorio: da un lato la conferma della sinergia tra porto e città e dall'altra l'attesa per una nuova normalità con il ritorno delle crociere previsto per la seconda metà del 2021 anche con le modalità indicate dall'ultimo Comitato, ha concluso Fabrizio Spagna presidente di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A..



# Shipping Italy

Venezia

## La flotta di Rimorchiatori Riuniti Panfido forse non dovrà cambiare casa al porto di Venezia

La flotta e gli uffici della società Rimorchiatori Riuniti Panfido, la società concessionaria dell'attività di rimorchio portuale a Venezia, potrebbero non essere costretti a trasferirsi. Secondo quanto riporta infatti La Nuova di Venezia e Mestre l'Autorità di sistema portuale starebbe provvedendo a una integrazione dell'istruttoria e per questo ha prorogato di 30 giorni l'ordine di sgombro dal canale Brentella delle imbarcazioni all'ormeggio, degli uffici e dell'officina galleggianti della società. Nelle scorse settimane erano intervenuti per fare pressione anche i sindacati dei lavoratori che ora sperano in una decisione che confermi la precedente autorizzazione rilasciata proprio dall'Autorità portuale nel 2005 per l'utilizzo del canale Brentella ed eviti la procedura di riduzione di rimorchiatori e dei loro equipaggi che, invece, comporterebbe lo sgombro. L'ordine è arrivato lo scorso 27 dicembre alla Panfido e prevedeva 20 giorni di tempo per redigere il piano di trasferimento dei rimorchiatori e delle chiatte galleggianti. Ora i 30 giorni di proroga sono stati concessi per dare modo all'ente portuale di provvedere a una integrazione istruttoria a termine di legge. Sempre secondo quanto riportato dalla stampa locale sulla legittimità dell'utilizzo di un'area demaniale portuale, come il canale Brentella, è in corso anche un'inchiesta della magistratura, ancora coperta dal segreto istruttorio, che ipotizza vari reati a carico della RR Panfido tra cui quello di abusivismo che riguarderebbe il pontone galleggiante in quanto da considerare come edificio in area Demaniale privo della necessaria autorizzazione. Davide Calderan, vertice dell'azienda, ha recentemente paventato l'ipotesi di una riduzione dei rimorchiatori (dai 21 in dotazione oggi a 13) e degli equipaggi per un totale di circa 30 degli 80 dipendenti della società. In un incontro tenutosi in Prefettura la scorsa settimana, il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale, Martino Conticelli, aveva preannunciato la disponibilità dell'ente portuale a incontrare i rappresentanti di RR Panfido per giungere a una soluzione che consenta di tutelare i beni demaniali da un lato, intervenendo dove sono state riscontrate difformità o situazioni non a norma, e l'operatività portuale e i livelli occupazionali connessi alle attività di rimorchio nei Porti di Venezia e Chioggia dall'altro.



# Milano Finanza

Genova, Voltri

## Green alla genovese

*algotattIl fatturato del gruppo viaggia verso i 20 milioni. E adesso vuole potenziare la visione digital orientata alla sostenibilità. Con focus su tre business*

STEFANO CATELLANI

Laura Bizzarri, consigliere delegato di algoWatt, la greentech solutions company quotata in Borsa, nata a marzo 2020 dalla fusione di Softeco Sismat (società genovese con oltre 40 anni di storia nel settore Ict e digital) e TerniEnergia, guarda oltre la pandemia e programma per il triennio 2021-2024 nuovi step di crescita basati su un nuovo modello organizzativo caratterizzato da tre business unit (green energy utility, green enterprise & city e green mobility) pienamente inserite nel Green New Deal europeo. Il 2021 inizia con il trasferimento in una nuova sede operativa nella prestigiosa Villa Pallavicini (già sede del Credito Italiano), in via Sampierdarena che conferma la scelta di valorizzare il polo genovese, la sede principale del gruppo, guardando allo sviluppo del **porto di Genova**.

La contrazione generalizzata del business causata dall'emergenza Covid-19 non ha mutato i piani di sviluppo per i circa 200 dipendenti della sede genovese dell'azienda e anche per clienti e partner si tratta di una novità rilevante con grandi spazi, open space e aree collegate che si inseriscono nel

nuovo modello di organizzazione del lavoro (che valorizzerà le modalità legate allo smart working in tutte le sette sedi italiane) e di business come è programmato nel piano industriale. Il preconsuntivo 2020 di algoWatt, nonostante la pandemia, vede il valore della produzione attestato a 18,9 milioni (+9% sull'anno precedente) con l'ebitda margin adjusted pari a circa l'11% e la dinamica della produzione fa registrare un incremento e un miglioramento della marginalità, soprattutto nel quarto trimestre. Risultati conseguiti grazie alla guidance migliorata e aggiornata con la fusione tra TerniEnergia e Softeco. Ma c'è di più: algoWatt presenterà nelle prossime settimane il nuovo 2021-2024 e la nuova manovra finanziaria focalizzata sull'obiettivo di affermare la greentech solution company nei settori strategici della digital energy, delle smart city e della mobilità sostenibile. Il breakdown delle attività della società si articolerà per circa il 90% in progettazione e sviluppo software, prodotti e soluzioni per i settori energy, utility, mobilità, e per la parte restante in attività di O&M di impianti di energie rinnovabili. La creazione di una divisione specializzata per il lancio di un'offerta dedicata all'emergente segmento degli interventi di riqualificazione energetica e sismica del patrimonio immobiliare, previsti nell'ambito della normativa sul superbonus 110%, ha permesso lo sviluppo di una consistente pipeline di progetti da realizzare nel corso dei prossimi esercizi con un consistente contributo in termini di fatturato e quindi di margini per algoWatt, anche grazie alla proroga dello strumento fino al 2022 prevista dalla Legge di Bilancio 2021. Grazie alla creazione di task force dedicate e trasversali le tre business unit potranno contare, ai fini della crescita prevista dal piano 2021-2024, sulle competenze e sui processi necessari al rilancio della attività di system integration e di general contractor. Il futuro rimane basato sulla ricerca a sviluppo: algoWatt grazie alla consolidata capacità di conseguire finanziamenti per progetti di ricerca, attraverso bandi nazionali ed europei è coinvolta con il ruolo di coordinatore o partner in 18 progetti di durata pluriennale con contributi pari a circa 5 milioni di euro. I risultati si vedono: algoWatt che ha filiali a Roma, Napoli, Catania, Lecce e Narni si è aggiudicata in associazione temporanea di imprese (Ati) con una società leader mondiale di consulenza tecnica e ingegneria nel campo della tecnologia e dell'innovazione per il settore dell'energia elettrica, il primo lotto di una gara per il «Servizio di



reingegnerizzazione e consolidamento del sistema WAMS (Wide Area Monitoring System) che ha come scopo l' aumento dell' affidabilità della trasmissione dell' energia elettrica in realtime ad altissime prestazioni con la conseguente diminuzione dei tempi di risposta



## Milano Finanza

Genova, Voltri

---

delle contromisure in caso di disservizi sulla rete. «. Il committente è un' azienda leader nella trasformazione del mercato elettrico verso l' integrazione europea e l' utilizzo di fonti eco-compatibili e l' aggiudicazione del bando rappresenta per l' Ati (in cui algoWatt è mandante) una opportunità industriale altamente qualificante dal punto di vista tecnologico, per un servizio tra i più innovativi di monitoraggio della rete, nell' ambito dell' evoluzione dei sistemi di difesa della rete elettrica. (riproduzione riservata)

## Traffici dei Ports of Genoa a Gennaio

*Movimentate 5.029.731 tonnellate, -6,3% rispetto allo stesso mese del 2020*

Redazione

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



The screenshot shows the website header with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE' and navigation links for 'MAGAZINE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main article title is 'Traffici dei Ports of Genoa a Gennaio' with a sub-headline 'Movimentate 5.029.731 tonnellate, -6,3% rispetto allo stesso mese del 2020'. Below the title is a photograph of a port facility with several large cranes. The article text is partially visible, starting with 'GENOVA - A Gennaio i Ports of Genoa hanno fatto registrare un traffico complessivo di 5.029.731 tonnellate, -6,3% rispetto allo stesso mese del 2020 (pre-pandemia)'. It continues to discuss the impact of the COVID-19 pandemic and the performance of the Chinese economy.

## Grandi opere, inizia l'era dei commissari: tre sono in Liguria

ROMA - Completato il passaggio formale, ora i commissari alle grandi opere sono nel pieno delle loro funzioni: la nomina ufficiale porta la firma del nuovo ministro alle Infrastrutture Giovannini. Le opere commissariate sono complessivamente 58 sul territorio nazionale, tre di queste sono in Liguria: la Diga di foranea di Genova, affidata al commissario Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mar Ligure Occidentale; il raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, quella che collega La Spezia e Parma attraverso l' appennino, assegnata al commissario Mario Sommariva, presidente dell' **Autorità di Sistema** del mar Ligure Orientale; il raddoppio ferroviario del ponente, il cui commissario è Vincenzo Macello, manager di Rete Ferroviaria Italiana. " Il ricorso ai commissari non deve diventare la prassi ", ha commentato il ministro Giovannini: da più parti, però, è forte la tentazione di ripercorrere le tappe del modello Genova (che ha previsto, tra le altre cose, il commissariamento) per accelerare il completamento delle tante opere che ancora restano bloccate.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Grandi opere, inizia l'era dei commissari: tre sono in Liguria". The article text is partially visible, mentioning the formal appointment of commissioners for major infrastructure projects in Liguria, including the Diga di Foranea di Genova, the double-track railway between La Spezia and Parma, and the double-track railway in the Ligurian peninsula. A small photo of Paolo Emilio Signorini is included. The article is dated Friday, March 12, 2021. The website's navigation bar at the top includes links for Genova, Piemonte, Liguria, Marche, Umbria, Toscana, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna, and Trentino-Alto Adige. A sidebar on the right features various advertisements and a "NOSTRI BLOG" section.

## Porti e ambiente, lunedì e il mercoledì il webinar sulla comunicazione

GENOVA - Lunedì 15 marzo, alle ore 10, si terrà il primo dei due incontri dell'evento on-line "Porti e ambiente: informare senza lasciare parole al vento" nel quale saranno affrontate alcune delle tematiche più attuali del rapporto tra città e porto, come la qualità dell'aria, il rumore portuale, l'uso del GNL e l'elettrificazione delle banchine, per facilitare la comprensione di una realtà complessa dal punto di vista ambientale ed economico. Il secondo incontro on-line è in programma mercoledì 17 marzo con inizio alle ore 10. L'evento è organizzato grazie alla sinergia di cinque progetti dedicati ai porti e all'ambiente finanziati dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia Francia Marittimo, tra cui il progetto Rumble di cui fa parte **AdSP**, ed è promosso da Regione Liguria, ARPAL e Università di Genova in collaborazione con Liguria Ricerche e l'Ordine dei Giornalisti.

The screenshot shows the website's navigation bar with categories like HOME, GENOVA, LAZIO, LA SPIGA, IMPERIA, GENOVA, SAMPORIO, ARCHIVIO, and PORTI. The main headline reads: "Informare senza lasciare parole al vento" and "Porti e ambiente, lunedì e il mercoledì il webinar sulla comunicazione". The article text states: "GENOVA - Lunedì 15 marzo, alle ore 10, si terrà il primo dei due incontri dell'evento on-line 'Porti e ambiente: informare senza lasciare parole al vento' nel quale saranno affrontate alcune delle tematiche più attuali del rapporto città e porto, come la qualità dell'aria, il rumore portuale, l'utilizzo del GNL e l'elettrificazione delle banchine, per facilitare la comprensione di una realtà complessa dal punto di vista ambientale ed economico. Il secondo incontro on-line è in programma mercoledì 17 marzo con inizio alle ore 10". Below the text is a small image of a building and a footer with contact information and a funding notice from the European Union.

## Rimorchiatori Riuniti 'sfrattata' da ponte Parodi

GENOVA - I rimorchiatori di Genova dovranno lasciare la loro banchina a ponte Parodi : lo ha stabilito il Tar della Liguria che ha rigettato il ricorso presentato dalla Rimorchiatori Riuniti contro l' **Autorità portuale**, la Porto Antico e Alta Ponte Parodi. La sentenza dispone che l' azienda lasci libere le aree oggetto del contendere ed è molto severa nei confronti della Rimorchiatori Riuniti: "La società - si legge nel dispositivo - sapeva da almeno 17 anni di doversi trasferire". Per i giudici amministrativi questa condotta dilatoria configura un atteggiamento scorretto e contrario ai principi della lealtà e della collaborazione. A trasferirsi non saranno fisicamente i rimorchiatori ma la struttura direzionale della società.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Rimorchiatori Riuniti 'sfrattata' da ponte Parodi". Below the headline, there is a sub-headline: "Lo ha stabilito una sentenza del Tar della Liguria". The article text states: "GENOVA - I rimorchiatori di Genova dovranno lasciare la loro banchina a ponte Parodi: lo ha stabilito il Tar della Liguria che ha rigettato il ricorso presentato dalla Rimorchiatori Riuniti contro l'Autorità portuale, la Porto Antico e Alta Ponte Parodi. La sentenza dispone che l'azienda lasci libere le aree oggetto del contendere ed è molto severa nei confronti della Rimorchiatori Riuniti: 'La società - si legge nel dispositivo - sapeva da almeno 17 anni di doversi trasferire'. Per i giudici amministrativi questa condotta dilatoria configura un atteggiamento scorretto e contrario ai principi della lealtà e della collaborazione. A trasferirsi non saranno fisicamente i rimorchiatori ma la struttura direzionale della società." There is also a section titled "Approfondimenti" with three links: "Rimorchiatori del porto di Genova: si cambia dopo cento anni?", "Rimorchiatori, sindacati sul piede di guerra: 'Pronti allo sciopero'", and "Rimorchiatori, la rivalutazione parte da Savona. Tra tre mesi tocca a Genova".

## Salone Nautico 2021, aperte le iscrizioni

di redazione venerdì 12 marzo 2021 GENOVA - Si aprono ufficialmente, oggi 12 marzo, le iscrizioni del 61° Salone Nautico, organizzato da Confindustria Nautica, in programma a Genova dal 16 al 21 settembre prossimi. Il Salone Nautico prepara la sua sessantunesima edizione dopo un anno complesso e importante in cui l'evento si è distinto come l'unico appuntamento di settore organizzato in presenza in Europa gestito nel segno dell'efficacia, della sicurezza e della qualità dei contatti per gli espositori e per il pubblico. I dati di mercato a valle della manifestazione hanno certificato i risultati ottenuti, come è emerso dalle dichiarazioni degli espositori e dalle analisi di Assilea (l'Associazione italiana delle aziende del leasing) che indicano un aumento del 21,34 % del numero dei contratti stipulati nel 2020, con un picco nel mese di ottobre, in corrispondenza e a seguito dell'evento. Saverio Cecchi, Presidente di Confindustria Nautica e de I Saloni Nautici: "L'edizione 2020 del Salone Nautico di Genova ha rappresentato un traguardo storico, un'edizione simbolo di coraggio, qualità, saper fare italiani e un forte segnale per la ripartenza dell'economia. Quest'anno vogliamo capitalizzare il grande lavoro svolto e realizzato ancora una volta un evento concreto ed efficace, costruito su misura, in quanto frangente ancora complesso, per continuare a rispondere alle esigenze del mercato e consentire l'incontro reale tra domanda e offerta e lo sviluppo del business." Carla Demaria, Amministratore Delegato de I Saloni Nautici: "Abbiamo ancora un periodo particolare di fronte a noi, ma sia l'andamento del mercato della nautica, sia quanto abbiamo realizzato nel 2020 confermano l'affidabilità e la forza del nostro progetto. L'aspettativa sul Salone Nautico di Genova è molto alta, anche sulla base dell'esperienza della sessantesima edizione, in termini di efficacia, di sicurezza e di risultati. Il mercato attende l'evento, che si è dimostrato uno strumento fondamentale per le aziende. La macchina organizzativa è già operativa, siamo pronti a questa nuova sfida, a cui ci presentiamo con un piano di comunicazione internazionale che saprà mantenere alta l'attenzione sulla centralità del Salone Nautico." Il Salone Nautico strumento strategico prioritario per la nautica da diporto Il Salone Nautico è il punto di riferimento consolidato e irrinunciabile dell'eccellenza di settore del Made in Italy e lo strumento strategico prioritario per tutto il settore della nautica da diporto, che garantisce la presenza qualificata di espositori, addetti ai lavori e stampa internazionali grazie anche al supporto di ICE e Simest L' accordo decennale sottoscritto nel giugno 2020 con Regione Liguria e Comune di Genova, e sostenuto anche dall' **Autorità** di **Sistema** del Mar ligure Occidentale, per l'organizzazione dell'evento, di cui Confindustria Nautica ha la titolarità, offre stabilità e possibilità di programmazione nel lungo periodo dell'evento, che dal 2023 potrà, inoltre, usufruire di un'area espositiva completamente rinnovata e funzionale, nell'ambito del progetto di riqualificazione del Waterfront di Levante di Genova, che mette al centro della sua nuova configurazione proprio il Salone Nautico. Il layout espositivo: confermata la formula di Salone multi-specialista Il layout del 61° Salone Nautico propone il collaudato format multi-specialistico, con rinnovati servizi dedicati e sviluppati per i cinque segmenti di mercato che lo rappresentano: Yacht e Superyacht, Sailing World, Boating Discovery, Tech Trade e Living the Sea. Approfondimenti Covid, tariffe alberghiere in picchiata: Liguria salvata dal Salone Nautico Fiera di Genova, la Regione punta al 'Salone Nautico permanente' Cecchi: "Affrontata la crisi del secolo, Salone Nautico 2021 a met settembre"

**PORTI E LOGISTICA**  
Confermata la vocazione multi specialista  
**Salone Nautico 2021, aperte le iscrizioni**

di redazione  
venerdì 12 marzo 2021

**GENOVA - Si aprono ufficialmente, oggi 12 marzo, le iscrizioni del 61° Salone Nautico, organizzato da Confindustria Nautica, in programma a Genova dal 16 al 21 settembre prossimi.**

**Il Salone Nautico prepara la sua sessantunesima edizione dopo un anno complesso e importante in cui l'evento si è distinto come l'unico appuntamento di settore organizzato in presenza in Europa gestito nel segno dell'efficacia, della sicurezza e della qualità dei contatti per gli espositori e per il pubblico. I dati di mercato a valle della manifestazione hanno certificato i risultati ottenuti, come è emerso dalle dichiarazioni degli espositori e dalle analisi di Assilea (l'Associazione italiana delle aziende del leasing) che indicano un aumento del 21,34 % del numero dei contratti stipulati nel 2020, con un picco nel mese di ottobre, in corrispondenza e a seguito dell'evento.**

**Saverio Cecchi, Presidente di Confindustria Nautica e de I Saloni Nautici:** "L'edizione 2020 del Salone Nautico di Genova ha rappresentato un traguardo storico, un'edizione simbolo di coraggio, qualità, saper fare italiani e un forte segnale per la ripartenza dell'economia. Quest'anno vogliamo capitalizzare il grande lavoro svolto e realizzato ancora una volta un evento concreto ed efficace, costruito su misura, in quanto frangente ancora complesso, per continuare a rispondere alle esigenze del mercato e consentire l'incontro reale tra domanda e offerta e lo sviluppo del business."

**Carla Demaria, Amministratore Delegato de I Saloni Nautici:** "Abbiamo ancora un periodo particolare di fronte a noi, ma sia l'andamento del mercato della nautica, sia quanto abbiamo realizzato nel 2020 confermano l'affidabilità e la forza del nostro progetto. L'aspettativa sul Salone Nautico di Genova è molto alta, anche sulla base dell'esperienza della sessantesima edizione, in termini di efficacia, di sicurezza e di risultati. Il mercato attende l'evento, che si è dimostrato uno strumento fondamentale per le aziende. La macchina organizzativa è già operativa, siamo pronti a questa nuova sfida, a cui ci presentiamo con un piano di comunicazione internazionale che saprà mantenere alta l'attenzione sulla centralità del Salone Nautico."

**Il Salone Nautico strumento strategico prioritario per la nautica da diporto**  
Il Salone Nautico è il punto di riferimento consolidato e irrinunciabile dell'eccellenza di settore del Made in Italy e lo strumento strategico prioritario per tutto il settore della nautica da diporto, che garantisce la presenza qualificata di espositori, addetti ai lavori e stampa internazionali grazie anche al supporto di ICE e Simest L' accordo decennale sottoscritto nel giugno 2020 con Regione Liguria e Comune di Genova, e sostenuto anche dall' **Autorità** di **Sistema** del Mar ligure Occidentale, per l'organizzazione dell'evento, di cui Confindustria Nautica ha la titolarità, offre stabilità e possibilità di programmazione nel lungo periodo dell'evento, che dal 2023 potrà, inoltre, usufruire di un'area espositiva completamente rinnovata e funzionale, nell'ambito del progetto di riqualificazione del Waterfront di Levante di Genova, che mette al centro della sua nuova configurazione proprio il Salone Nautico.

**Il layout espositivo: confermata la formula di Salone multi-specialista**  
Il layout del 61° Salone Nautico propone il collaudato format multi-specialistico, con rinnovati servizi dedicati e sviluppati per i cinque segmenti di mercato che lo rappresentano: Yacht e Superyacht, Sailing World, Boating Discovery, Tech Trade e Living the Sea.

**Approfondimenti**  
Covid, tariffe alberghiere in picchiata: Liguria salvata dal Salone Nautico Fiera di Genova, la Regione punta al 'Salone Nautico permanente'  
Cecchi: "Affrontata la crisi del secolo, Salone Nautico 2021 a met settembre"



## L'esperienza del Porto Antico di Genova per il nuovo master plan di Beirut

GENOVA Dopo la devastante esplosione del 4 agosto scorso che ha raso al suolo ogni manufatto nel raggio di tre chilometri, mietendo oltre 200 vittime, più di 7000 feriti e lasciato senza casa 300.000 persone, Beirut si interroga oggi sul suo futuro essendo il porto un driver trainante dell'economia del Paese. Con il patrocinio del governo francese, UNESCO-LiBeirut e l'Unione Internazionale degli Architetti, nelle giornate del 12, 13 e 14 marzo, si è sviluppato un grande forum digitale organizzato dall'Ordine degli ingegneri e degli architetti di Beirut: tema un panel internazionale di esperti sulla ricostruzione a Beirut, per confrontarsi sui temi dei trasporti e della mobilità urbana, dell'edilizia abitativa, delle relazioni porto-città e della conservazione del patrimonio storico per definire le linee guida del master plan per la ricostruzione e la rivitalizzazione di una porzione di città dall'enorme valore economico e sociale. L'esperienza del Porto Antico di Genova sottolinea il presidente

della società Mauro Ferrando è ritenuta un esempio di successo a livello internazionale per aver saputo unire la valorizzazione filologica dell'esistente con elementi innovativi di grande impatto per la fruibilità e la frequentazione delle aree insieme agli interventi, avviati a partire dal 2012, finalizzati al risparmio energetico e alla sostenibilità. Siamo l'unica realtà italiana coinvolta nel dibattito aggiunge Ferrando e siamo onorati di poter contribuire a un progetto di così grande rilievo. Nell'ambito della tavola rotonda del forum dedicata al rapporto tra porto e città, a illustrare la case history del Porto Antico è stato il direttore innovazione, sviluppo e sostenibilità Alberto Cappato. Tra gli altri interventi in programma, il direttore generale dell'Association Internationale Villes et Ports Olivier Lemaire e i rappresentanti dei porti di Amsterdam e Barcellona.



### «La stazione crocieristica a disposizione»

*Giovanni Azzone, presidente della società che gestisce il terminal, apre all' Asl 5. «Insieme alla città per combattere il Covid»*

LA SPEZIA «E' questo il momento della corresponsabilità, del concorso di tutti al bene comune. Anche noi faremo la nostra parte». Il professor Giovanni Azzone, presidente di Spezia&Carrara Cruise Terminal, la società concessionaria che gestisce la stazione marittima della Spezia, apre all' ipotesi che si era andata delineando giovedì nell' incontro fra direttore generale dell' Asl 5 Paolo Cavagnaro e i sindacati dei medici di base sul tema rovente delle vaccinazioni per sconfiggere il Covid-19.

Azzone ha 58 anni, risiede a Milano, è un accademico, già rettore del Politecnico di Milano (2010-2016), continua lì la docenza in "Impresa e decisione strategiche". Un uomo che vede lontano e sa decidere in fretta. Lo avevano scelto, nel febbraio del 2020, le compagnie Costa, Msc e Royal Caribbean per presiedere la società, dalle stesse paritariamente partecipata, per traghettare l' obiettivo della nuova stazione crocieristica alla calata Paita per la quale sono pronte ad investire 41 milioni di euro. Ma la melina di Lscit nei gioco ad incastri sulle area e il coronavirus entrato a gamba tesa hanno rallentato i percorsi. Da un male, però, nasce un bene: la fruibilità anti-Covid del complesso-cerniera sul quale ruota l' economia delle navi da crociera che, al netto dei fumi, si fanno 'lina' per il tessuto commerciale.

«Già all' inizio della settimana sono stato contattato dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Mario Sommariva che voleva sapere cosa pensassi dell' eventualità di convertire la stazione marittima, quando non è attiva, in centro vaccinale. La risposta è stata favorevole: in questo momento tutti, istituzioni e cittadini, devono fare squadra per superare insieme l' emergenza sanitaria».

I punti di forza logistici ci sono tutti: parcheggio antistante, percorsi dedicabili in ingresso e uscita senza interferenze, box per ospitar le inoculazioni del vaccino. Anche il comandante della Capitaneria di porto Giovanni Stella, contattato dall' Adsp, alla domanda esplorativa sull' uso della location, ha risposto: «anche subito...». Il Dna della gente di mare, che vede nella la solidarietà la stella polare, fa la sua parte in questa storia di mutuo soccorso.

Lo strumento giuridico nel nuovo corso sarà quello del comodato d' uso gratuito. Da una parte concedente e concessionario (Adsp e La Spezia&Carrara Cruise Terminal) dall' altra Asl 5.

Tutto allo studio. Ma la disponibilità di Azzone si fa sprone.

Nell' immediato per affrontare la sfida del virus ma anche anche guardando al futuro, per altri possibili scenari, tutti da costruire in maniera strutturale, finita da pandemia: l' uso della stazione marittima per eventi di interesse pubblico, sociale. E' già successo col sostegno appassionato del direttore del terminal Giacomo Erario (ad esempio con la preghiera ecumenica per i marittimi imbarcati sulle navi in porto sull' onda dell' impegno della Stella Maris o come per i concerti a favore delle raccolte- fondi per la Telethon). Potrebbe accadere con altri meeting, chiaramente col complesso libero dall' attività primaria.

«La stazione marittima è stata, è e sarà un valore condiviso e propulsivo per l' economia turistica della città. Noi - dice il professor Azzone- ci auguriamo che, finita l' emergenza, il traffico crocieristico possa riprendere con lena, che



la stazione marittima torni ad essere crocevia del turismo in entrata e uscita dalle navi, riverberando positivi effetti sul territorio. Per noi è fondamentale il rapporto con questo. Ben venga la possibilità di consolidare l'amicizia con la città e di pensare insieme al futuro, tanto più sull'onda del progetto del nuovo complesso che realizzeremo sulla calata Païta, in



## La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

---

attesa che si creino le condizioni».

Corrado Ricci.

## Cronisti in classe, focus su porto e ambiente

*I due temi proposti alle scuole da Autorità Portuale e Iren, nuovi partner della kermesse che mercoledì proseguirà col girone di ritorno*

LA SPEZIA La diciannovesima edizione di Cronisti in Classe, i Campionati di Giornalismo organizzati da La Nazione, che anche quest'anno coinvolgono centinaia di studenti delle scuole secondarie di primo grado della provincia, è ormai al giro di boa: mercoledì prossimo usciranno le pagine della prima giornata di ritorno, nuovo esempio di un lavoro interessante e di qualità che gli alunni stanno svolgendo guidati dai professori tutor. Mentre prosegue l'attività dei nostri cronisti in erba, due dei nuovi partner di quest'anno, l'**Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Orientale ed Iren, lanciano altrettanti temi che le squadre in gara potranno svolgere. L'ente di via del Molo propone lo sviluppo di un approfondimento su «Il porto, l'ambiente e la città: come possono convivere». I ragazzi potranno analizzare, così, una questione molto cara alla realtà guidata dal presidente Mario Sommariva: il rapporto inscindibile fra La Spezia ed il suo scalo, che si evolve con un'attenzione sempre maggiore da parte dell'**Autorità** Portuale alle tematiche ambientali e alla sostenibilità. In premio, per la squadra che svolgerà il miglior approfondimento sul tema, ci sarà un'uscita didattica all'interno dello scalo, fra parte mercantile e passeggeri, compatibilmente con le misure di sicurezza anticontagio. Il gruppo Iren, multiutility dell'energia elettrica, del gas, dei servizi idrici integrati e dei servizi ambientali, fa il suo debutto come partner dell'edizione spezzina di «Cronisti in classe», un'iniziativa che sostiene da lungo tempo a Reggio Emilia, nella redazione de Il Resto del Carlino. Dopo anni di collaborazione entusiasta nella città sede della holding, inizia questo percorso anche con la nostra redazione e le scuole della provincia.

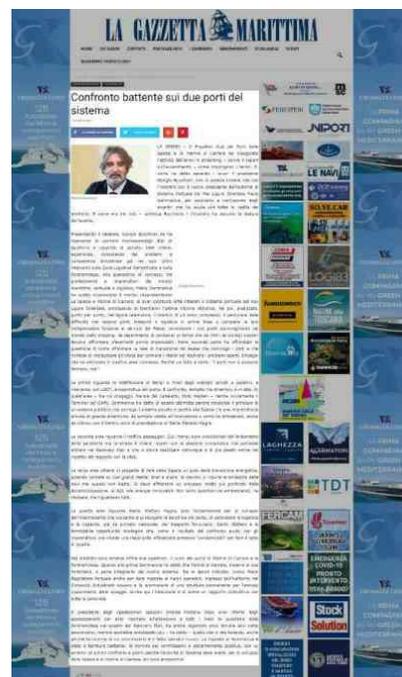
Questa l'articolata traccia proposta ai giovani partecipanti ai Campionati di Giornalismo e ai loro tutor: «Il benessere del Pianeta dipende da noi: nel 2030 l'attenzione per l'ambiente sarà fondata su un'economia circolare senza sprechi, in cui le risorse naturali saranno gestite in modo sostenibile e la biodiversità verrà protetta. Quali sono per voi i valori da sostenere con più decisione per proteggere la natura e rafforzare i principi ecologici? E quali quelli da dover approfondire per ampliare il concetto di Multicircle Economy?».

Ancora da definire il premio in palio per chi produrrà il miglior elaborato, che sarà nostra cura comunicare alle redazioni in classe non appena l'azienda deciderà a proposito. Con l'affiancamento dell'**Autorità** Portuale del presidente Mario Sommariva e del gruppo Iren del presidente Renato Boero, due nuovi prestigiosi partner daranno ulteriore qualità alla nostra iniziativa, fornendo spunti ed occasioni di cui fare tesoro.



## Confronto battente sui due porti del sistema

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





## La Gazzetta Marittima

### La Spezia

---

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

## Casse di colmata, colpo di scena: tutti assolti

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.



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.

## Ravenna, casse di colmata per i fanghi del Candiano: in appello tutti assolti, il fatto non costituisce reato

Redazione

Tutti assolti perché il fatto non costituisce reato. Con questa formula di rito si è chiuso il processo di appello per le famose casse di colmata in cui erano stati depositati i fanghi del dragaggio del Candiano. Sei le persone coinvolte, tre erano già state assolte in primo grado, tre condannate a pene lievi: si tratta di Galliano Di Marco Presidente dell' **Autorità Portuale** di Ravenna all' epoca dei fatti, Dario Foschini già AD di CMC, Maurizio Fucchi già Vice Presidente del CdA di CMC (per il Presidente CMC Massimo Matteucci il fascicolo era stato chiuso in seguito alla sua morte). Già assolti Alfredo Fioretti (CMC), Matteo Casadio e Roberto Rubboli (Sapir). La notizia è riportata sui quotidiani Il Resto del Carlino e Corriere di Romagna in edicola oggi. L' accusa aveva riguardato **Autorità Portuale** come ente appaltatore, CMC e Sapir come società appaltatrici. Il capo d' imputazione era avere creato depositi incontrollati (le famose casse di colmata) di rifiuti speciali non pericolosi (i fanghi di dragaggio del Candiano) e di avere lasciato il materiale in deposito per anni con autorizzazioni ritenute scadute. In totale oltre 3 milioni di metri cubi in 8 casse di colmata diverse. Il periodo sotto esame è di una decina di anni a partire dal 2008. Il processo di primo grado si chiuse nel gennaio del 2019. La sentenza di assoluzione per tutti gli imputati perché il fatto non costituisce reato significa di fatto fine anche della confisca delle casse di colmata.



## Casse di colmata, l'ex presidente dell'Autorità Portuale assolto in Corte d'Appello

*Galliano Di Marco, è stato assolto, dopo la condanna in primo grado (a 16 mesi e 14.000 euro di ammenda) nell'ambito del processo per i fanghi depositati nelle casse di colmata della Sapir e considerati come una discarica abusiva*

L'ex presidente dell'**Autorità portuale** di Ravenna, Galliano Di Marco, è stato assolto, dopo la condanna in primo grado (a 16 mesi e 14.000 euro di ammenda) in Corte di appello di Bologna nell'ambito del processo per i fanghi depositati nelle casse di colmata della Sapir e considerati come una discarica abusiva. Dopo la prima udienza di una ventina di giorni fa è arrivata la sentenza, tutto in modalità online. Il diretto interessato non nasconde la sua soddisfazione: "Non ho mai avuto dubbi", anche perché "ho servito il porto di Ravenna con onore e disciplina". Di Marco è ora "felicamente" nel capoluogo veneto come direttore generale di Venezia terminal passeggeri e proprio un paio di giorni fa è stato nominato all'unanimità vicepresidente di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani. Nei confronti di Ravenna "non ho nessun motivo di rivalsa - aggiunge - resta un gran bel ricordo". Tra i primi a commentare l'assoluzione c'è Ravenna in Comune, che sui social sottolinea che "se il porto di Ravenna versa in crisi, la responsabilità sta in capo agli stessi poteri che hanno boicottato l'azione di Di Marco". Le conseguenze della sentenza, prosegue il gruppo, saranno "pienamente comprensibili solo quando sarà conosciuta nella sua completezza e nelle motivazioni. Per ora registriamo il fatto che Di Marco era stato condannato in primo grado nonostante non fosse mai riuscito a scavare un grammo di sabbia per l'opposizione dei poteri politici ed economici locali". Opposizione e mancata conferma nel 2016, aggiunge Ravenna in Comune "hanno comportato un ritardo di almeno cinque anni. Senza contare quelli precedenti". Dunque, conclude il gruppo, "se è riconosciuta la sua assoluzione in quella che è stata la conduzione del porto per gli anni a lui precedenti, andrà politicamente analizzata la responsabilità di chi invece ne è stato l'effettivo artefice. Anche perché nel porto i poteri di allora sono gli stessi di adesso". (fonte Dire)

**Ravenna Today** Cronaca

**Casse di colmata, l'ex presidente dell'Autorità Portuale assolto in Corte d'Appello**

Galliano Di Marco, è stato assolto, dopo la condanna in primo grado (a 16 mesi e 14.000 euro di ammenda) nell'ambito del processo per i fanghi depositati nelle casse di colmata della Sapir e considerati come una discarica abusiva

**I più letti di oggi**

- 1 La Pannofino (ora nota) è stata assolta dopo la condanna in primo grado (a 16 mesi e 14.000 euro di ammenda) nell'ambito del processo per i fanghi depositati nelle casse di colmata della Sapir e considerati come una discarica abusiva
- 2 Sindaco di Basso Felsino, "l'assoluzione è un'occasione" dalla quale scaturirà il governo in aula
- 3 Nel primo giorno di prova sono state presentate le prime proposte di legge. La discussione è stata rinviata a dopo
- 4 Cristiano Comincioli (Forza Italia) è stato nominato direttore generale di Venezia terminal passeggeri

Tra i primi a commentare l'assoluzione c'è Ravenna in Comune, che sui social sottolinea che "se il porto di Ravenna versa in crisi, la responsabilità sta in capo agli stessi poteri che hanno boicottato l'azione di Di Marco". Le conseguenze della sentenza, prosegue il gruppo, saranno "pienamente comprensibili solo quando sarà conosciuta nella sua completezza e nelle motivazioni. Per ora registriamo il fatto che Di Marco era stato condannato in primo grado nonostante non fosse mai riuscito a scavare un grammo di sabbia per l'opposizione dei poteri politici ed economici locali".

Opposizione e mancata conferma nel 2016, aggiunge Ravenna in Comune "hanno comportato un ritardo di almeno cinque anni. Senza contare quelli precedenti". Dunque, conclude il gruppo, "se è riconosciuta la sua assoluzione in quella che è stata la conduzione del porto per gli anni a lui precedenti, andrà politicamente analizzata la responsabilità di chi invece ne è stato l'effettivo artefice. Anche perché nel porto i poteri di allora sono gli stessi di adesso". (fonte Dire)

Assolutore: casse colmata: fanghi nocivi: inquinata.

Tutti

## Casse di colmata: assolto l' ex presidente dell' autorità portuale Galliano Di Marco

L' ex presidente dell' **Autorità Portuale** Galliano Di Marco è stato assolto dalla Corte di Appello di Bologna nel processo riguardante le casse di colmata legata agli scavi del porto. Di Marco, in primo grado, era stato condannato a 16 mesi: le casse, nei terreni di proprietà della Sapis, erano state considerate delle discariche abusive. Sentenza poi ribaltata in appello. ' Le conseguenze della sentenza saranno pienamente comprensibili solo quando sarà conosciuta nella sua completezza e nelle motivazioni' commenta Ravenna in Comune la sentenza. Una sentenza che involontariamente ha una ricaduta politica: 'Per ora registriamo il fatto che Galliano Di Marco era stato condannato in primo grado nonostante non fosse mai riuscito a scavare un grammo di sabbia dal canale per l' opposizione dei poteri politici ed economici locali. L' opposizione ai suoi tentativi e la sua mancata conferma nel 2016 hanno comportato un ritardo di almeno cinque anni. Senza contare quelli precedenti. Se il porto di Ravenna versa nella crisi che descrivevamo ieri la responsabilità sta in capo agli stessi poteri che hanno boicottato l' azione di Di Marco. Se è riconosciuta la sua assoluzione in quella che è stata la conduzione del porto per gli anni a lui precedenti, andrà politicamente analizzata la responsabilità di chi invece ne è stato l' effettivo artefice. Anche perché nel porto i poteri di allora sono gli stessi di adesso'. Insieme a Di Marco sono stati assolti Dario Foschini (ad della Cmc) e Maurizio Fucchi (membro del CdA della cooperativa di via Trieste).

The screenshot shows the RavennaWebTV website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALI, SPORT, and TURISMO. Below the navigation is a banner for 'Aser Onoranze Funebrili Azienda a Controllo Pubblico'. The main article is titled 'Casse di colmata: assolto l'ex presidente dell'autorità portuale Galliano Di Marco'. It features a video player showing Galliano Di Marco speaking. To the right of the video are several small thumbnail images with headlines related to local news, such as 'Orchestra di Santa Maria...', 'Cinquant'anni...', and 'La Polizia...'. At the bottom right, there's a banner for 'PERCHÉ CHIARA SORRIDE?' with the CLAI logo.

# Crisi, sottosegretario al tavolo Sindacati: «Aspettiamo la Regione»

Tiziana Nisini oggi a Massa per un confronto con le parti sociali e gli enti dopo l' Sos lanciato sull' occupazione

di Francesco Scolaro MASSA CARRARA Arriva da Roma il sottosegretario del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, Tiziana Nisini. Ma ci si aspettava la Regione Toscana, vero anello di congiunzione fra i problemi del territorio e le relative soluzioni, visto che la competenza è in gran parte a Firenze. La convocazione è stata inviata anche al presidente Eugenio Giani - almeno così è formalmente riportato nella lettera - ma bisogna capire se ci sarà o almeno manderà qualcuno a sostituirlo. Altrimenti il tavolo convocato per oggi dal sindaco Francesco Persiani con le istituzioni locali, i sindacati e buona parte del tessuto economico e sociale della provincia rischia di rimanere un organismo 'monco'. Soprattutto non sarebbe il tavolo chiesto dai segretari confederali di Cgil, Cisl e Uil, in cui parlare di problemi e progetti e trovare soluzioni.

La paura è di trovarsi di fronte all' ennesima passerella politica e non lo nascondono i segretari dei sindacati, in particolare Paolo Gozzani della Cgil. «Mi aspetto che non sia propaganda elettorale. Noi vogliamo risultati in tempi molto brevi. - dice - Vogliamo discutere nel merito per liberare il prima possibile alcune aree tramite le bonifiche così da renderle appetibili agli imprenditori. Vogliamo costruire la filiera del marmo nel rispetto della Legge 35. Vogliamo risposte per i lavoratori della Imm.

Vogliamo occupazione per un territorio martoriato dalla crisi del lavoro, in particolare le donne, le più penalizzate dalla pandemia: basta pensare che nel commercio, terziario e servizi con questa pandemia sono stati dimezzati i posti di lavoro, perdite dal 50 al 60%, in gran parte donne. Per questo non vogliamo essere tirati per la giacchetta e strumentalizzati da nessuno, dalla politica. Se si parla nel merito bene altrimenti non permettiamo altre passerelle, ne abbiamo avute pure troppe».

Ma la Regione ha risposto al vostro appello? «Si è presa l' impegno di convocare tutto il territorio con il consigliere Giacomo Bugliani e l' assessore Leonardo Marras. Aspettiamo la convocazione». «Ci saremo al tavolo per capire se il sottosegretario ha la voglia di interessarsi della situazione del nostro territorio ed è in grado di dare delle risposte - prosegue Andrea Figaia, segretario Cisl -. I temi sono unitari nella vertenza di Cgil, Cisl e Uil: la soluzione delle crisi aziendali del territorio, come Sanac, Marmo Macchine e Isr; il completamento dell' accordo di programma per la logistica retroportuale, le bonifiche. Tutti temi di cui dovremmo parlare al tavolo con la Regione Toscana, strategica per competenze, invitando anche la Port Authority. Purtroppo al momento la Regione ci appare un po' defilata». «Non penso che questo sia il tavolo permanente che abbiamo chiesto come sindacati - evidenzia poi Franco Borghini, segretario Uil - ma ci saremo per evidenziare difficoltà ed emergenze del territorio. Speriamo che possa esserci anche la Regione perché il suo ruolo è imprescindibile. Visto che parleremo con esponenti del Governo, sicuramente affronteremo lo sblocco della vertenza Sanac.

Poi le bonifiche chiederemo le risorse. Purtroppo con la Regione non siamo ancora riusciti ad avere un incontro né una risposta dal presidente Giani». Oltre al sottosegretario Tiziana Nisini ci sarà anche l' europarlamentare Susanna Ceccardi. Nel pomeriggio una riunione a Villa Cuturi per l' ascolto di alcune categorie economiche particolarmente



colpite dall' emergenza Covid e delle rappresentanze sindacali attive sul fronte Sanac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Tirreno

Livorno

società interportuale: nuovi assetti

### L' Authority aumenta la quota e sale in plancia di comando

**LIVORNO.** Non avrà avuto la soddisfazione di firmare il bando per la Darsena Europa ma Stefano Corsini, prima di lasciare Palazzo Rosciano, ha visto concretizzarsi una scelta che rappresenta una svolta: è stato annotato sull' anagrafe delle imprese l' aumento di capitale sottoscritto dall' Authority.

Con poco più di sei milioni e mezzo di euro in arrivo dalla privatizzazione della **Porto di Livorno** 2000 ceduta alla famiglia Onorato e a Marinvest (Msc), l' istituzione portuale è salita dal 9,6 al 30,3% divenendo uno degli azionisti di riferimento dopo l' uscita di scena del Monte dei Paschi (che direttamente o tramite una controllata aveva quasi il 41%).

L' altro è Amco, controllata dal ministero dell' economia: ha in mano più del 31%.

L' aumento di capitale - da 22,4 a 29,1 milioni - ha diluito le quote altrui: con la Regione Toscana scesa dal 23 al 18,2% (ma già anni fa aveva annunciato l' intenzione di farsi da parte), con la Camera di Commercio dal 5,8% al 4,5%, con il Comune di **Livorno** da poco più del 5% ad appena meno del 4%, il Comune di Pisa e la Camera di Commercio pisana entrambi attorno al 2%, le Province sia di **Livorno** che di Pisa all' un per cento, poi una sventagliata di istituzioni (Comune di Collesalveti, Comune e Provincia di Lucca), soggetti pubblici (Mercitalia Rail galassia Fs, Navicelli di Pisa), banche e finanza (Banco Bpm, Unipol Sai, Ubi Banca, Finpass), imprese (Compagnia portuale, Ecofuel, le società autostradali Sat e Salt, Toscana Aeroporti, Fintecna, Sirti, Ecomar), privati (Carlo Alberto Dringoli e Andrea Balleggi), oltre a associazioni di rappresentanza come Confindustria o Confartigianato Toscana che chiude la lista con quattro azioni simboliche ( 0,04%).

L' ingresso dell' Authority era stato messo in cantiere già dal presidente Giuliano Gallanti nella primavera 2016.

Nel giugno dello scorso anno l' annuncio formale di Corsini in comitato di gestione, precisando però che l' effettiva ricapitalizzazione era subordinata a due passaggi che hanno portato via nove mesi: 1) il perfezionamento dell' intervento della Regione Toscana; 2) la sottoscrizione della convenzione di ristrutturazione da parte degli istituti di credito.

--M.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Tirreno

Livorno

il collegamento diretto fra le banchine e l'infrastruttura di guasticce

### Lo scavalco che attendiamo da vent'anni Così l'interporto diventerà retroporto

*A inizio estate il via al cantiere. Nel 2006 la quasi-inaugurazione del terminal ferroviario (rimasto a lungo senza treni)*

Mauro Zucchelli GUASTICCE. Per il d-day del primo treno in arrivo all'interporto di Guasticce era stato perfino scomodato un container di China Shipping e un manager coreano. Lo chiamarono test sperimentale ma aveva l'aria dell'inaugurazione di qualcosa di importante: il sogno di un terminal ferroviario 130mila metri quadri da dove i convogli di contenitori avrebbero fatto la spola con le banchine. Eravamo nel 2006, gli amaranto del Livorno non stavano nel triste abisso di ora ma anzi si sarebbero classificati fra i primi sei in serie A (e giocato la Coppa Uefa col gol di Marco Amelia che, campione del mondo, stava in porta anziché in panchina). Peccato che per lunghissimi anni i treni si siano contati sulle dita di mezza mano: il binario c'era, i convogli no. Ora i treni ci sono e in futuro ben di più: dipende da quando si riuscirà finalmente fra il viadotto della superstrada Fi-Pi-Li, la stazione Fs del Calambrone e il retro della raffineria Eni a realizzare lo scavalco. È una sorta di cavalcavia ferroviario sul quale far transitare i treni merci sull'asse porto-interporto evitando l'intoppo dell'incrocio con la linea tirrenica che porta via ogni volta ore, anche sei-otto e talvolta di più. Più che

la prima pietra, però per adesso per lo scavalco è stato posato il primo foglio, forse il secondo o anche il milionesimo. I lavori devono ancora partire: il via è previsto per l'inizio dell'estate, andranno avanti per un paio di anni, forse qualcosina meno. Potrebbe essere la volta buona per vedere i tasselli andare al loro posto come nel rompicapo delle 15 caselle da mettere in fila nei giochini amarcord anni '70. Seppur in ritardo, sarebbe una svolta: è dal 2002 che si teorizza lo scavalco. Questa è una storia di false partenze, cadute e grandi sforzi per rialzarsi. Del resto, trent'anni fa chi avrebbe scommesso un soldo su quella pozzangherona di terreni subsidenti individuato nella piana di Guasticce come il polmone del nostro sviluppo? All'inizio è nient'altro che un pozzo senza fondo che inghiotte quattrini pubblici per rimediare ai guai idrogeologici: a colpi di ricapitalizzazioni, soprattutto ad opera della Regione Toscana. La soluzione si chiama retro-porto: è un'area che non ha eguali per disponibilità di ettari utili alle spalle dei grandi porti nazionali a nord di Roma. A quel punto è l'Authority a essere chiamata in causa: è arrivato finalmente a destinazione in questi giorni il versamento di sei milioni e mezzo di euro di Palazzo Rosciano che concretizza una scelta strategica annunciata fin dalla primavera 2016 («l'Authority alla conquista dell'interporto»). Sta di fatto che da qualche anno si cominciano a vedere più treni che volpi o cinghiali: da pressoché zero i convogli diventano 141 nel 2015, 239 l'anno successivo fino ai 424 del 2017. Effetto Covid a parte (e benché il collegamento diretto fra rete ferroviaria e porto abbia tagliato fuori dall'interporto i treni porta-veicoli), ormai la società interportuale presidente Rocco Guido Nastasi, vice Angelo Roma, amministratore delegato Bino Fulceri si è consolidato il legame con l'interporto di Padova con tre partenze settimanali di convogli extra-lunghi. Fino alla metà del decennio scorso aveva tenuto banco il mantra dell'occorre bisogna necessita: l'auspicio che le Ferrovie facessero qualcosa e non lo facevano. Il valzer è andato avanti finché la Regione non ha impegnato un mare di soldi nel salvataggio dell'infrastruttura, poi ha guidato l'ingresso dell'Authority in plancia di comando, infine ha preso in mano la questione dei collegamenti ferroviari. E anche qui ha messo sul tavolo un pacco di quattrini: a parte i 44 milioni dei binari diretti in Darsena, ecco 20 dei 27 milioni dello scavalco. È l'aprile 2018 quando il presidente della Regione Enrico Rossi annuncia che nell'ottobre seguente



partiranno i cantieri delle opere propedeutiche (da ultimare nel luglio 2019), facendo la staffetta con il via alle opere per lo scavalco, fine lavori fissato per l'agosto 2021 e



## Il Tirreno

Livorno

---

debutto operativo nel mese successivo. Nel frattempo si cambia progetto: non più il vecchio ponte risistemato ma un'opera nuova. Il miracolo avviene poi a fine maggio 2019: da un lato, allunga i tempi; dall'altro, il governo Lega-M5s per mano del ministro Danilo Toninelli si accolla una parte del finanziamento. Risultato: la Regione prende i soldi risparmiati e li gira per la progettazione dell'altra metà di questo progettone ferroviario. Di cosa si tratta? I tasselli sono tre: 1) il bypass che consente di saltare la stazione di Pisa per spedire i treni verso il nodo fiorentino dell'Alta velocità delle merci; 2) la nuova linea Collesalveti-Vada per aggirare le gallerie del Romito (dove non possono passare certi treni merci) così da connettere il porto con tutta l'area sud fino a legarsi a Piombino; 3) le nuove gallerie P80 nell'Appennino fra Prato e Bologna per poter inoltrare i treni-container verso Brennero e Nord Est. Non è andata così: la progettazione sarà ultimata nelle prossime settimane. Questo slittamento è colpa forse dell'effetto Covid che mette sotto stress gli uffici dei progettisti o magari dell'esigenza di sfornare ipotesi in tempo per il Recovery Plan. In realtà, a pesare sull'impasse sono state anche le fibrillazioni all'interno della squadra di vertice del gruppo Fs: a innescarlo era un regolamento di conti fra settori politici. Alla fine è stato sostituito Maurizio Gentile, l'amministratore delegato di Rfi che aveva mostrato attenzione al porto e all'interporto. A quanto è dato sapere, comunque dai primi segnali la società ferroviaria ora guidata dall'amministratrice delegata Vera Fiorani sembra orientata a mantenere interesse per il nostro territorio. Il banco di prova? Sarà l'intreccio proprio con interporto e Darsena Europa. © RIPRODUZIONE RISERVATA

# «Darsena Europa, tempi certi» L'interrogazione di Gazzetti

L'impegno: «E' un'opera che Giani ritiene prioritaria»

LIVORNO Darsena Europa, Livorno; lunedì in Consiglio l'interrogazione di Francesco Gazzetti (Pd): «Progetto irrinunciabile per lo sviluppo della costa e della Toscana: basta con le incertezze». L'atto sulla realizzazione dell'infrastruttura è stato depositato e iscritto all'ordine del giorno della seduta dell'Assemblea toscana di lunedì 15 marzo. «Sulle ultime vicende che riguardano la Darsena Europa è urgente fare chiarezza. L'interrogazione che ho presentato e depositato in queste ore in Consiglio è stata inserita all'ordine del giorno della seduta dell'Assemblea toscana di lunedì 15 marzo. Con quest'atto chiedo alla Giunta, per quanto di conoscenza e competenza della Regione, quale risulti essere la situazione alla realizzazione del progetto della Darsena e come ci si intenda muoversi alla luce degli elementi che stanno emergendo, riportati da un'inchiesta giornalistica de Il Tirreno, che ringrazio per l'importante lavoro svolto». E' quanto dichiara Francesco Gazzetti, consigliere regionale Pd, attraverso l'interrogazione. «La Darsena Europa è un'opera strategica non solo per il porto di Livorno e il retroporto di Collesalvetta ma per lo sviluppo infrastrutturale, logistico e produttivo di tutta la Toscana. Un'opera che il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani ha inoltre individuato, come progetto prioritario tra quelli da realizzare in Toscana. Ecco perché serve tenere alta l'attenzione avendo un unico obiettivo: individuare le giuste soluzioni e indicare tempi certi».



## Darsena Europa. Quale futuro?

*Esce in contemporanea il video e la rivista cartacea sull'opera tanto attesa da Livorno*

Redazione

LIVORNO Il nostro speciale Darsena Europa. Quale futuro? arriva proprio quando un nuovo capitolo sembra aprirsi a bloccare l'iter procedurale. Questa volta a opporsi ad una sospirata conclusione del bando di gara per l'avvio dei lavori è un sacchetto di cozze che l'Istituto superiore di Sanità ha ritenuto essere campanello d'allarme per l'inquinamento dell'area. Il nostro video parte da lontano, dal piano regolatore dell'immediato dopo guerra e arriva a una quindicina di giorni fa quando il presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, che si appresta a lasciare l'Authority di Livorno al suo successore Luciano Guerrieri, si augurava la convocazione della Conferenza dei servizi che avrebbe anticipato di poco la partenza della gara. La decisione di produrre questo video, che si affianca allo speciale magazine cartaceo, è legata al futuro, alla nostra convinzione, come quella che sentiamo ripetere da più voci nelle video interviste, che l'avvenire anche prossimo, di Livorno e del suo porto sia imprescindibilmente abbracciato alla sospirata realizzazione della Darsena Europa. Come operatori dell'informazione ci troviamo impotenti dal poter trasformare in atto quello che al momento è in potenza, ma osiamo sperare, di poter fungere da fattore di stimolo e, crediamo, di verità. Abbiamo raccolto le considerazioni, le aspirazioni e le proposte dei personaggi per diversi aspetti maggiormente coinvolti, cercando di sondarne gli umori, le opinioni e il grado di fiducia, sempre confidando che, comunque, sia pure con le mani lacere e il volto insanguinato Livorno giungerà ad avere la sua nuova grande piattaforma portuale. Il Messaggero Marittimo sta per compiere settant'anni, nel 1958 ha potuto documentare la posa della prima pietra alla banchina Alto fondale, nel 1959 ha riferito del primo esperimento di trasporto merci in contenitori avvenuto con l'imbarco sul transatlantico Giulio Cesare, a Genova, di quattro Tfm 80 della portata di oltre 4 tonnellate, ha visto il porto di Livorno compiere una vera rivoluzione con il formarsi e il concretarsi dell'idea della darsena Toscana e, a Dio piacendo riferirà anche l'inaugurazione della Darsena Europa. L'intento che ci induce ad iniziative come quella che stiamo presentando è quello di sempre: fornire un servizio ponendo le nostre pagine, cartacee e digitali, a disposizione di chiunque, con i soli limiti della decenza, voglia di cimentarsi in questa nostra palestra di idee con il comune obiettivo di far conoscere e di corroborare ordinatamente la competitività dei nostri scali marittimi. Lo facciamo a modo nostro e con i mezzi di cui disponiamo, lo facciamo mettendoci l'anima e quel che più conta sentendoci liberi di osservare, approvare e, magari, anche criticare, qualche volta, forse, esagerando, ma sempre in piena buona fede e, soprattutto, in libertà, una componente, spesso tutt'altro che gratis. Lavoriamo senza condizionamenti, sempre pronti a fare ammenda di eventuali errori, umanamente inevitabili e quel po' di stima che speriamo di meritarcene da parte di qualcuno dei nostri lettori, sempre più esigenti e disincantati, è per noi il compenso più gradito, così, se anche uno solo di essi ci leggerà e guarderà con un qualche interesse, chi si è impegnato in questo lavoro non l'avrà fatto invano. Il direttore e la redazione del Messaggero Marittimo

The screenshot shows the website interface for the article 'Darsena Europa. Quale futuro?'. At the top, there is a navigation bar with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI SRL' and social media icons. Below the navigation bar, the article title is prominently displayed. A video player is embedded in the main content area, showing a dark screen with a play button. To the right of the video player, there is a 'NEWSLETTER' sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo e città/provincia', and 'Indirizzo email', along with a 'Registrati' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, each with a small thumbnail and title. At the bottom of the page, there is a 'POTREBBE INTERESSARTI' section with a link to 'Brindisi vola a Febbraio 2021'.



# La Gazzetta Marittima

Livorno

## Corsini: abbiamo costruito molto e bene

LIVORNO L'ingegner Stefano Corsini ha presieduto il suo ultimo Comitato di Gestione Portuale mercoledì scorso, con un saluto istituzionale; e con le assicurazioni che il lavoro comune di questi ultimi quattro anni ha messo molta carne al fuoco. In particolare riferisce palazzo Rosciano che Il Terminal Container della Darsena Europa sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell'Ente, ai fini della sua realizzazione. Il prossimo passaggio ha detto ancora Corsini sarà la variazione del bilancio dell'AdSP, che dovrà passare dall'esame dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare prima dell'approvazione definitiva da parte dell'Organo di Indirizzo dell'Autorità. In Comitato ha detto ancora: Dialogheremo con il presidente Guerrieri per consentirgli di iniziare il mandato nel migliore dei modi. Nella riunione, Corsini ha inoltre annunciato di aver predisposto un provvedimento di specifica regolamentazione e concreta attuazione dell'art. 199, comma 1, lettera a del Decreto-legge n. 34/2020 e degli atti per le riduzioni dei canoni demaniali per la pandemia (lo riportiamo con i giri). \* Il presidente uscente ci ha anche cortesemente risposto ad alcune domande. Presidente, scontato anche il nostro saluto e il grazie per il comune lavoro di questi anni. Un po' di rimpianto o di amarezza? Nessuna amarezza, perché sono consapevole di aver lavorato con impegno e di aver messo a frutto molte cose importanti per il porto e per la comunità. La Darsena Europa, in particolare, è a un passo dalla gara, già pronta, con una dote di quasi la metà dei fondi necessari. Io rimango legato a Livorno e non intendo sparire. Al limite, anche per fare qualche buon bagno di mare la prossima estate se la pandemia ci lascerà finalmente in pace. In Comitato, due giorni fa hai detto che rimani disponibile anche di Guerrieri. Mi è sembrato corretto mettere a disposizione le mie conoscenze e competenze anche di ingegnere per il bene di questo sistema, cui ho dedicato tutte le mie forze. È stato, quello di questi quattro anni, un mandato difficile, pieno di imprevisti spesso complessi. Indubbiamente non è stato tutto facile, anche ricordando che il mio reale lavoro è stato di poco più di tre anni, visti i primi mesi di apprendimento e la nota sospensiva giudiziaria poi annullata che ha colpito me e il segretario generale. In questo tempo abbiamo fatto molto e ne sono orgoglioso, come lo sono per aver completato il mandato. Senza nascondere che ho fatto, come tutti gli uomini che s'impegnano, anche degli errori. Ma che ho personalmente pagato. Esco a testa alta. Però non puoi negare che hai vissuto e che lasci invariata una situazione di conflittualità interna preoccupante al porto. Non intendo entrare nel merito di una realtà che peraltro è comune anche in molti altri porti. All'origine c'è una struttura imprenditoriale che da sempre si è confrontata con spazi di lavoro ristretti e insufficienti, oggi ancor più carenti per il crescere del lavoro che l'intero cluster logistico mondiale fa intravedere. Dare regole che siano condivise non è facile quando queste regole intendono anche salvaguardare il ruolo pubblico, oltre a fornire indirizzi secondo legge alle iniziative private. Certo ci sono mancati poteri più definiti da parte centrale, come era stato promesso con la riforma Delrio. Mi auguro per chi mi succede che ci si arrivi presto. Si afferma in porto che anche la macchina dell'AdSP potrebbe funzionare meglio, tra scontri interni, scarsa collegialità.. La macchina, come la chiami tu, è complessa. Ed è fatta di donne ed uomini che hanno pregi e limiti come tutti. Io ho voluto ringraziare tutti per come mi hanno aiutato, quando mi hanno aiutato, a mettere a fuoco quanto abbiamo realizzato. E se non è poco, come credo, lo devo a tutta la macchina: ai più collaborativi e in fondo, lasciamelo dire, anche ai meno. Un'ultima domanda: devi riconoscere che alcune cose sono andate a rilento in maniera pesante, come la gara dei bacini, il microtunnel, il marina del Mediceo, la deperimetrazione delle aree per la Darsena Europa Dovresti ricordare da dove siamo partiti





## La Gazzetta Marittima

Livorno

---

con questi progetti e le difficoltà create dalle normative. Oggi è facile prendersela con la burocrazia, ma il burocrate deve agire secondo legge. Sono le normative che vanno semplificate. Nello specifico la gara dei bacini è assegnata, ci sono gli ultimi colpi di coda consentiti dalla legge ma non credo che potranno cambiare la scelta della commissione ad hoc. Il microtunnel è nato male, probabilmente da un progetto ottimista, ma è ora ripartito: e non dimentichiamo che nel frattempo, grazie agli altri nostri lavori, sono entrate oltre 150 navi di dimensioni mai viste. Il marina sta partendo con i primi lavori. Infine la deperimetrazione è stata una tela di Penelope con il Ministero dell'Ambiente: tutto secondo legge, ma anche questo tormento sta per essere concluso. Abbiate fede, il porto tornerà ad essere un grande porto. Antonio Fulvi

## Lavoratori portuali: l'analisi del PCI Livorno

LIVORNO Con lungo e articolato documento, il PCI livornese ha voluto sottolineare le problematiche dei lavoratori portuali e le relative tensioni in atto. Sintetizzando al massimo per evidenti ragioni di stazio, il documento afferma che Va il nostro sostegno allo sciopero dei lavoratori di Intempo che del sistema sono l'elemento più fragile, più esposto alle ciclicità delle crisi che si ripetono e ai picchi di lavoro che sono naturali nel lavoro portuale; ma che in questo contesto vengono imposti anche da una deregolamentazione ormai strutturale, da una guerra di tutti contro tutti sul reperimento di spazi di lavoro anche là dove la legge non lo consente e soprattutto una gestione delle assunzioni nel nostro scalo che avrebbe già potuto dare sbocco professionale a dei lavoratori precarizzati da anni, se fossero state gestite con un'ottica complessiva di equilibrio di sistema, in un mercato chiuso e regolato. Un giudizio anche sulla crisi societaria dell'art 17 Alp che dopo diversi anni vedeva finalmente la



compartecipazione di tutte le aziende portuali nella propria compagine societaria, e un avvio di strutturazione aziendale come riconoscimento della sua centralità nelle dinamiche del lavoro portuale, dopo ricorsi giudiziari contro la sua creazione, reticenze e tentativi di liquidazione, è un segnale di come pensa il lavoro in porto la classe padronale. La natura di questa azienda con le sue peculiarità di monopolio nella fornitura di manodopera nei picchi di lavoro, elemento naturale della portualità, mostra quanto contrasti con l'ideologia liberista da cui la legge è scaturita, cioè sulla deregolamentazione selvaggia, sulla competizione sfrenata per creare una competizione di tipo capitalistico; da questo si comprende i continui tentativi di destrutturazione o di minimizzazione di quello che potrebbe essere in forma embrionale un nuovo modo di concepire il lavoro portuale e un tipo di concorrenza che non sia basato sull'abbattimento del costo del lavoro. Infine la crisi degli ex art 16 (appaltatori di manodopera) che nel nostro scalo in questi anni sono aumentati di numero, e che ciclicamente entrano in crisi uno a discapito dell'altro, e tutti in concorrenza con l'art 17, restringendo sempre di più la linea di confine tra lavoro a chiamata e appalto che è regolato da specifica ordinanza, concorrono per l'abbattimento dei costi del lavoro, la deregolamentazione e alla segmentazione del lavoro portuale e sono il vero tallone di Achille, la leva attraverso i quali le classi padronali hanno disarticolato il lavoro portuale, secondo la logica sopra descritta. Inoltre se da un lato nel nostro scalo si è riusciti anche ad instaurare un regime di subappalto utilizzando gli ex art 16, andando oltre a nostro avviso ciò che la legge prescrive, dall'altro, forse neanche volutamente con il regime delle chiamate lunghe dell'ex art 17 si è creata per nostro conto la condizione ancora in forma embrionale di superare il regime di appalto.

# La Gazzetta Marittima

Livorno

## A Livorno tavola rotonda tra Comune, RETE e CNR

LIVORNO Venerdì prossimo 19 marzo l'amministrazione comunale in collaborazione con l'Associazione internazionale per la relazione fra porto e città RETE di cui il Comune è socio collaboratore e il CNR IRISS di Napoli ha organizzato una tavola rotonda online sui temi della logistica e della portualità. Livorno: l'ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica, lavoro e portualità: una visione innovativa per il futuro verrà trasmessa in streaming sul canale youtube del Comune di Livorno ([www.bit.ly/3bqGyaD](http://www.bit.ly/3bqGyaD)) dalle 15.30 alle 17,30. La tavola rotonda si inserisce in un ciclo di webinar organizzati da RETE in Italia sui temi della logistica, portualità e integrazione città porto in Italia. La tavola rotonda sarà presieduta dall'assessore al porto e integrazione porto-città Barbara Bonciani che è anche membro del Comitato Scientifico di RETE. L'incontro sarà l'occasione scrive il Comune per affrontare tematiche di grande interesse per lo sviluppo del territorio livornese legate in particolare alle opportunità di sviluppo e occupazione derivanti dai processi da attivare mediante i nuovi investimenti infrastrutturali portuali e retroportuali. Gli investimenti che caratterizzano l'attuale sviluppo del porto e della città di Livorno, con la prevista espansione a mare (Darsena Europa) e retroportuale, con lo sviluppo del piano del ferro (scavalco ferroviario e progetto raccordo), necessiteranno di una logistica 5.0; una logistica capace di rispondere in maniera efficiente agli scenari futuri che si apriranno in termini di automazione, connettività, sostenibilità, rigenerazione energetica e capitale umano. All'incontro, oltre all'assessore al porto e all'integrazione porto-città parteciperanno Ivano Russo, direttore generale Confetra, Piero Neri, presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara, Paolo Dario, prorettore alla Terza Missione della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa e Gloria Dari, presidente di Spedimar Livorno, anche presidente di Confetra Toscana. A facilitare la discussione sarà Massimo Clemente, direttore CNR IRISS di Napoli e del Comitato Scientifico RETE. Fra i focus tematici dell'incontro: gli scenari nazionali della logistica 5.0, con particolare riferimento ai porti e alla catena logistica integrata; l'automazione e robotica come asset di sviluppo a supporto della portualità; la semplificazione digitale e competitività del sistema città-porto; il capitale umano: riconversione delle competenze e sviluppo di lavoro di qualità.



## Porto, l'ex presidente presenta 7 esposti Musolino furioso: «Una vera assurdità»

AUTHORITY C' è un gran via-vai di funzionari della Procura generale della Corte dei Conti negli ultimi giorni a Molo Vespucci. A finire sotto la lente di ingrandimento ci sarebbero ancora una volta i costi dell' ente in particolare per quanto riguarda le eccessive retribuzioni di dirigenti e qualche funzionario, ma anche le spese per le società dei servizi di interesse generale e contenziosi. La notizia circolava negli ambienti portuali già da qualche giorno ma a dare l' ufficialità è stato lo stesso presidente dell' **Autorità di sistema**, Pino Musolino.

LA RICOSTRUZIONE «Sono stati presentati 7 esposti nei mesi scorsi spiega il numero uno dell' ente e tutti portano la stessa firma. Sono infatti stati presentati dall' ex presidente di Molo Vespucci Francesco Maria di Majo a cavallo della fine del suo mandato. Non era mai accaduto nella storia dei porti che un presidente ancora in carica denunciasse delle irregolarità dell' ente che ha guidato. Non capisco perché in quattro anni di mandato, se aveva riscontrato criticità non abbia fatto nulla per risolverle e perché denunciare un ente di cui si è stato a capo quando si sta per andare via.

Sembra come il soldato che avvelena l' acqua dei pozzi prima della ritirata». Ora Musolino guarda avanti con pragmatismo ma temendo che quegli esposti possano compromettere una situazione interna già delicata. «Ho trovato una situazione difficile e un bilancio bocciato, sapevo di dover operare dei tagli, necessari anche per far quadrare il Bilancio, ma si stavano cercando soluzioni per farlo in maniera graduale e condivisa. Parlando ad esempio degli stipendi del personale- prosegue Musolino - si era intrapresa una strada di concerto con dipendenti e sindacati, per intervenire nel rispetto di tutti.

Strada che aveva già portato a sospendere l' erogazione dei premi di produzione relativi al 2020. Inchieste del genere finiscono per entrare invece inevitabilmente a gamba tesa in questo processo».

I FINANZIAMENTI Intanto continua a giocarsi su più tavoli la partita per rilanciare il porto di Civitavecchia pesantemente penalizzato (soprattutto per il settore crociere) dalla pandemia di Covid 19. Mentre politici e associazioni di categoria come Unindustria cercano di ottenere maggiori stanziamenti dal Recovery Fund (necessari anche per realizzare la darsena energetica grandi masse), il parlamentare del territorio Alessandro Battilocchio torna a sollecitare il Governo con una nuova interrogazione al ministro per le Infrastrutture, per ottenere lo sblocco dei fondi destinati alle **autorità di sistema** portuali, istituiti con il decreto rilancio per l' anno 2020.

Soprattutto Civitavecchia primo scalo crocieristico d' Italia ha subito forti perdite dallo stop del turismo provocato dalla pandemia.

Nell' atto firmato da Battilocchio si 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. «In un momento di profonda crisi del settore, in cui il traffico crocieristico ha registrato cali superiori al 90% nei principali porti italiani, tra cui Civitavecchia - scrive il parlamentare azzurro - una comunicazione celere risulta fondamentale per la pianificazione efficace degli investimenti necessari alla ripresa. Bene il fondo per le città portuali approvato grazie a un nostro emendamento nella Legge di bilancio: abbiamo aperto una linea specifica e ora lavoriamo sul rifinanziamento e l' incremento nel 2021 e anni seguenti. Sto promuovendo, in sinergia con altri colleghi - conclude il parlamentare - 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».



## **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)**

**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

---

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il presidente Pino Musolino a viso aperto contro Di Majo: sarebbe stato lui a presentare sette esposti alla Corte dei Conti negli ultimi mesi di mandato

### «Comportamento inconcepibile»

*Si è rivolto alla magistratura contabile senza mai agire sulle criticità denunciate*

Sette esposti alla Corte dei Conti, alla fine del proprio mandato da Presidente. Sono quelli che sarebbero stati presentati a firma di Francesco Maria Di Majo, che avrebbe scritto alla magistratura contabile già a settembre scorso, audito dalla stessa Corte a novembre. Una azione che sarebbe senza precedenti. Di Majo avrebbe evidenziato della presunte criticità nella gestione, legate in modo particolare alle retribuzioni di alcuni funzionari e dirigenti dell'ente, ma anche, a quanto pare, alle società di servizi di interesse generale, alla gestione finanziaria dell'ente e ad alcuni contenziosi. Perché però scrivere a fine mandato senza intervenire prima, avendo il dovere e il potere di farlo? Perché, anche nel caso all'origine dell'indagine sulla banchina 25, non si è intervenuto per risolvere la questione, come si sta facendo ora, anziché affermare in una sede ufficiale come il Comitato di Gestione che la situazione era diventata irregolare? Domande senza una risposta all'origine dell'ira dell'attuale presidente Pino Musolino. «È inconcepibile - ha dichiarato - che chi è stato causa della gran parte dei problemi ereditati oggi rischia di crearne altri nel momento in cui, parlando ad esempio degli stipendi del personale, si era intrapresa una strada di concerto con dipendenti e sindacati, per intervenire gradualmente, nel rispetto di tutti. Inchieste del genere finiscono per entrare invece inevitabilmente a gamba tesa in questo processo. Sono arrivato in un ente trovando il bilancio bocciato e falle da riparare. Mi sono messo subito al lavoro, cercando di infondere ottimismo e di dare messaggi positivi all'esterno per avviare subito l'opera non certo facile di risanamento di questa **Adsp**. Mai mi sarei aspettato che chi ha diretto l'ente per quattro anni poi arrivasse a questo punto, senza aver adottato alcun correttivo durante il suo stesso mandato». Intanto la Capitaneria di Porto su delega della Corte dei Conti ha già acquisito diversa documentazione presso gli uffici di Molo Vespucci.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AUTHORITY Anche il neo nato Forum dem garantisce collaborazione. Intervento di Califano

### Solidarietà da parte del Pd: «Si ristabilisca un clima sereno per lavorare allo sviluppo del porto»

Il Pd ed il gruppo consiliare esprimono solidarietà all'Adsp e ai suoi dipendenti «che hanno sempre dato il loro contributo con professionalità. In un momento di così grave crisi sanitaria ed economica - spiegano - ci auguriamo che al più presto si possa ristabilire un clima di serenità, affinché una delle realtà più rappresentative ed importanti del territorio possa lavorare per lo sviluppo e per il bene della collettività. Il porto e le sue potenzialità sono fondamentali per la nostra città ed avranno tutto il sostegno del Pd ad ogni livello». Anche il neo nato Forum Pd Porto, Logistica e Servizi garantisce la piena collaborazione al presidente dell'Adsp Pino Musolino. «Confidando nelle sue capacità, abbiamo intenzione di intensificare la collaborazione, per contribuire al salvataggio ed al rilancio del porto - hanno spiegato - siamo consapevoli della grave situazione che il presidente Musolino, ha ereditato sotto molti aspetti: da quello economico/finanziario a quello gestionale. Nessuno si aspetta miracoli dal nuovo presidente, purtroppo 3 mesi di lavoro non possono sanare anni di gestione che, come Forum, riteniamo inadeguata». In tal senso il Forum è già impegnato per il coinvolgimento dei livelli superiori del partito, «per sostenere e rendere ancor più efficace l'arduo compito di risanamento e ricomposizione che, nonostante le tante difficoltà - hanno concluso - stanno portando avanti i nuovi vertici di Molo Vespucci». Solidarietà arriva anche dalla consigliera regionale del Pd Michela Califano. «L'ultimo esposto presentato alla Corte dei Conti su fatti non imputabili a lui, essendo in carica da pochissimi mesi - spiega - è solo uno degli innumerevoli attacchi che colpiscono non tanto la persona di Musolino ma tutta l'Autorità portuale che invece dovrebbe lavorare con la giusta serenità per salvaguardare uno degli asset principali dell'economia laziale e riportarlo, una volta usciti dalla pandemia, ai livelli pre-Covid».



## Adsp, sette esposti a firma Di Majo

È stato l' ex presidente a rivolgersi alla Corte dei Conti a fine mandato senza però mai essere intervenuto sulle presunte criticità denunciate. Musolino all' attacco: "È inconcepibile: stavamo già lavorando per porre rimedio i danni ereditati e risanare l' ente" Condividi CIVITAVECCHIA - C' è ancora la lente di ingrandimento della Procura generale della Corte dei Conti su Molo Vespucci. Sono infatti ben sette gli esposti presentati nei mesi scorsi e, paradossalmente, portano tutti la firma di una stessa persona, quella che per quattro anni ha guidato l' ente: l' ex presidente dell' **Adsp** Francesco Maria Di Majo. Già, proprio l' avvocato avrebbe deciso, a cavallo della fine del suo mandato, di rivolgersi alla Corte dei Conti evidenziando della presunte criticità nella gestione, legate in modo particolare alle retribuzioni di alcuni funzionari e dirigenti dell' ente, ma anche, a quanto pare, alle società di servizi di interesse generale, alla gestione finanziaria dell' ente e ad alcuni contenziosi. Perché però presentare degli esposti a fine mandato senza intervenire prima? Perché, riscontrando lui stesso delle anomalie non ha disposto adeguati correttivi per risolvere i problemi a tempo debito, oppure, essendo lui al vertice dell' amministrazione, avvalendosi del potere sostitutivo nei confronti di chi, dal segretario generale ai dirigenti o ai funzionari, non avesse rispettato le sue direttive? Perché, anche nel caso all' origine dell' indagine sulla banchina 25, che ha portato al sequestro del terminal Rct, non è intervenuto per risolvere la questione, come sta facendo ora il suo successore, anziché dichiarare candidamente in una sede ufficiale come il Comitato di Gestione che la situazione era diventata irregolare, dandosi un termine poi non rispettato per affrontarla? Domande che risuonano nei corridoi di Molo Vespucci, alle quali anche l' attuale presidente Pino Musolino non trova risposta. «È inconcepibile - ha tuonato - che chi è stato causa della gran parte dei problemi ereditati oggi rischia di crearne altri nel momento in cui, parlando ad esempio degli stipendi del personale, si era intrapresa una strada di concerto con dipendenti e sindacati, per intervenire gradualmente, nel rispetto di tutti. Inchieste del genere finiscono per entrare invece inevitabilmente a gamba tesa in questo processo». E Musolino si dice amareggiato. «Sono arrivato in un ente con il bilancio bocciato non certo per mia volontà o responsabilità - ha sottolineato - trovando calcinacci e falle da riparare. Mi sono messo subito al lavoro, con ottimismo, proprio per procedere spedito con un' opera, non certo facile, di risanamento di questa **Adsp**. E subito ho cercato un' intesa con le parti sociali e con i dipendenti, consapevole già dei precedenti interventi, per intervenire gradualmente sulla spesa del personale. Mai mi sarei aspettato che chi ha diretto l' ente per quattro anni poi arrivasse a questo punto, senza alcuna iniziativa correttiva durante lo stesso mandato».



## Esposti all' Adsp: solidarietà del Pd

CIVITAVECCHIA - Arriva dal Pd e dal gruppo consiliare la solidarietà al presidente dell' **Adsp** Pino Musolino e all' ente. "Apprendiamo dalla stampa le vicende che riguardano l' **AdSP** e vogliamo esprimere la nostra solidarietà all' ente e ai suoi dipendenti - spiegano - che hanno sempre dato il loro contributo con professionalità. In un momento di così grave crisi sanitaria ed economica ci auguriamo che al più presto si possa ristabilire un clima di serenità, affinché una delle realtà più rappresentative ed importanti del territorio possa lavorare per lo sviluppo e per il bene della collettività. Il porto e le sue potenzialità sono fondamentali per la nostra città ed avranno tutto il sostegno del Pd ad ogni livello". Solidarietà che arriva anche dalla consigliera regionale Michela Califano. "Voglio esprimere a Pino Musolino, neo presidente dell' Authority, la mia vicinanza e tutto il mio sostegno per quanto sta accadendo - ha sottolineato - l' ultimo esposto presentato alla Corte dei Conti su fatti non imputabili a lui, essendo in carica da pochissimi mesi, è solo uno degli innumerevoli attacchi che colpiscono non tanto la persona di Musolino ma tutta l' Autorità Portuale che invece dovrebbe lavorare con la giusta serenità per salvaguardare uno degli asset principali dell' economia laziale e riportarlo, una volta usciti dalla pandemia, ai livelli pre-Covid. Mi auguro, per il bene del sistema portuale del Lazio, che questi attacchi cessino immediatamente e che si dia a Musolino la possibilità di operare nel migliore dei modi, senza dover pensare a difendersi da vendette trasversali e poco chiare che fanno del male a tutto il sistema Lazio". Intervento anche del Forum Pd Porto, Logistica e Servizi. "Siamo consapevoli della grave situazione che il Presidente dell' **AdSP**, Pino Musolino, ha ereditato sotto molti aspetti - spiegano - da quello economico/finanziario a quello gestionale. Ciò che è accaduto nel corso degli anni descrive quasi un contesto di anarchia finanziaria, in cui si sono verificati sprechi e sperpero di denaro che hanno concorso all' implosione del sistema. Nessuno si aspetta miracoli dal nuovo Presidente, purtroppo 3 mesi di lavoro non possono sanare anni di gestione che, come Forum, riteniamo inadeguata. Confidando nelle sue capacità, abbiamo intenzione di proseguire ed intensificare il lavoro di collaborazione iniziato da tempo, per contribuire al salvataggio ed al rilancio del porto. In tal senso siamo già all' opera per il coinvolgimento dei livelli superiori del Partito, dal regionale al nazionale, oltre ai nostri rappresentanti al Governo per sostenere e rendere ancor più efficace l' arduo compito di risanamento e ricomposizione che, nonostante le tante difficoltà, stanno portando avanti i nuovi vertici di Molo Vespucci".



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Adsp, sette esposti a firma Di Majo

CIVITAVECCHIA - C'è ancora la lente di ingrandimento della Procura generale della Corte dei Conti su Molo Vespucci. Sono infatti ben sette gli esposti presentati nei mesi scorsi e, paradossalmente, portano tutti la firma di una stessa persona, quella che per quattro anni ha guidato l'ente: l'ex presidente dell' **Adsp** Francesco Maria Di Majo. Già, proprio l'avvocato avrebbe deciso, a cavallo della fine del suo mandato, di rivolgersi alla Corte dei Conti evidenziando della presunte criticità nella gestione, legate in modo particolare alle retribuzioni di alcuni funzionari e dirigenti dell'ente, ma anche, a quanto pare, alle società di servizi di interesse generale, alla gestione finanziaria dell'ente e ad alcuni contenziosi. Perché però presentare degli esposti a fine mandato senza intervenire prima? Perché, riscontrando lui stesso delle anomalie non ha disposto adeguati correttivi per risolvere i problemi a tempo debito, oppure, essendo lui al vertice dell'amministrazione, avvalendosi del potere sostitutivo nei confronti di chi, dal segretario generale ai dirigenti o ai funzionari, non avesse rispettato le sue direttive? Perché, anche nel caso all'origine dell'indagine sulla banchina 25, che ha portato al sequestro del terminal Rct, non è intervenuto per risolvere la questione, come sta facendo ora il suo successore, anziché dichiarare candidamente in una sede ufficiale come il Comitato di Gestione che la situazione era diventata irregolare, dandosi un termine poi non rispettato per affrontarla? Domande che risuonano nei corridoi di Molo Vespucci, alle quali anche l'attuale presidente Pino Musolino non trova risposta. «È inconcepibile - ha tuonato - che chi è stato causa della gran parte dei problemi ereditati oggi rischia di crearne altri nel momento in cui, parlando ad esempio degli stipendi del personale, si era intrapresa una strada di concerto con dipendenti e sindacati, per intervenire gradualmente, nel rispetto di tutti. Inchieste del genere finiscono per entrare invece inevitabilmente a gamba tesa in questo processo». E Musolino si dice amareggiato. «Sono arrivato in un ente con il bilancio bocciato non certo per mia volontà o responsabilità - ha sottolineato - trovando calcinacci e falle da riparare. Mi sono messo subito al lavoro, con ottimismo, proprio per procedere spedito con un'opera, non certo facile, di risanamento di questa **Adsp**. E subito ho cercato un'intesa con le parti sociali e con i dipendenti, consapevole già dei precedenti interventi, per intervenire gradualmente sulla spesa del personale. Mai mi sarei aspettato che chi ha diretto l'ente per quattro anni poi arrivasse a questo punto, senza alcuna iniziativa correttiva durante lo stesso mandato».



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il presidente dell' Adsp attacca il suo predecessore accusandolo di aver "avvelenato i pozzi", rendendo ancora più difficile la soluzione dei problemi che lui stesso ha lasciato sul tavolo"

### Esposti alla Corte dei Conti, Musolino a viso aperto contro Di Majo: Inconcepibile il suo comportamento

Francesco Maria Di Majo Sette esposti alla Corte dei Conti, alla fine del proprio mandato da Presidente. Sono quelli che, secondo quanto dichiarato ieri da Molo Vespucci commentando le notizie filtrate in questi giorni negli ambienti portuali, sarebbero stati presentati a firma di Francesco Maria Di Majo, che nel momento di scrivere alla magistratura contabile sapeva già di non essere stato riconfermato alla guida dell' ente di cui fino a quel momento aveva la massima responsabilità ed era il legale rappresentante. Una azione che sarebbe senza precedenti da parte di chi avendo ricoperto una carica di vertice in una pubblica amministrazione non se ne è andato sbattendo la porta, ma ha fatto molto di più, "avvelenando i pozzi". E determinando una risposta, anch' essa senza precedenti, da parte del suo successore. Di Majo avrebbe evidenziato della presunte criticità nella gestione, legate in modo particolare alle retribuzioni di alcuni funzionari e dirigenti dell' ente, ma anche, a quanto pare, alle società di servizi di interesse generale, alla gestione finanziaria dell' ente e ad alcuni contenziosi. Perché però scrivere a fine mandato senza intervenire prima, avendo il dovere e il potere di farlo ? Perché, anche nel

caso all' origine dell' indagine sulla banchina 25, che ha portato al sequestro del terminal Rct, non si è intervenuto per risolvere la questione, come sta facendo ora l' amministrazione, anziché affermare in una sede ufficiale come il Comitato di Gestione che la situazione era diventata irregolare, dandosi un termine poi non rispettato per affrontarla? Domande senza una risposta all' origine dell' ira dell' attuale presidente Pino Musolino. Pino Musolino «È inconcepibile - ha dichiarato a chi gli ha chiesto un commento alla vicenda - che chi è stato causa della gran parte dei problemi ereditati oggi rischia di crearne altri nel momento in cui, parlando ad esempio degli stipendi del personale, si era intrapresa una strada di concerto con dipendenti e sindacati, per intervenire gradualmente, nel rispetto di tutti. Inchieste del genere finiscono per entrare invece inevitabilmente a gamba tesa in questo processo. Sono arrivato in un ente trovando il bilancio bocciato e falle da riparare. Mi sono messo subito al lavoro, cercando di infondere ottimismo e di dare messaggi positivi all' esterno per avviare subito l' opera non certo facile di risanamento di questa Adsp. E subito ho cercato un' intesa con le parti sociali e con i dipendenti, consapevole già dei precedenti interventi, per intervenire gradualmente sulla spesa del personale. Mai mi sarei aspettato che chi ha diretto l' ente per quattro anni poi arrivasse a questo punto, senza aver adottato alcun correttivo durante il suo stesso mandato». La Capitaneria di Porto su delega della Corte dei Conti ha già acquisito diversa documentazione presso gli uffici di Molo Vespucci. E questa ennesima criticità, in un quadro già estremamente problematico, rischia di rendere ancora più difficoltoso il rilancio di tutto il porto.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AUTHORITY Anche il neo nato Forum dem garantisce collaborazione. Intervento di Califano

### Adsp, solidarietà a Musolino da parte del Pd: si ristabilisce un clima sereno per lavorare allo sviluppo del porto

CIVITAVECCHIA - Il Pd ed il gruppo consiliare esprimono solidarietà all' Adsp e ai suoi dipendenti «che hanno sempre dato il loro contributo con professionalità. In un momento di così grave crisi sanitaria ed economica - spiegano - ci auguriamo che al più presto si possa ristabilire un clima di serenità, affinché una delle realtà più rappresentative ed importanti del territorio possa lavorare per lo sviluppo e per il bene della collettività. Il porto e le sue potenzialità sono fondamentali per la nostra città ed avranno tutto il sostegno del Pd ad ogni livello». Anche il neo nato Forum Pd Porto, Logistica e Servizi garantisce la piena collaborazione al presidente dell' Adsp Pino Musolino. «Confidando nelle sue capacità, abbiamo intenzione di intensificare la collaborazione, per contribuire al salvataggio ed al rilancio del porto - hanno spiegato - siamo consapevoli della grave situazione che il presidente Musolino, ha ereditato sotto molti aspetti: da quello economico/finanziario a quello gestionale. Nessuno si aspetta miracoli dal nuovo presidente, purtroppo 3 mesi di lavoro non possono sanare anni di gestione che, come Forum, riteniamo inadeguata». In tal senso il Forum è già impegnato per il coinvolgimento dei livelli superiori del partito, «per sostenere e rendere ancor più efficace l' arduo compito di risanamento e ricomposizione che, nonostante le tante difficoltà - hanno concluso - stanno portando avanti i nuovi vertici di Molo Vespucci». Solidarietà arriva anche dalla consigliera regionale del Pd Michela Califano. «L' ultimo esposto presentato alla Corte dei Conti su fatti non imputabili a lui, essendo in carica da pochissimi mesi - spiega - è solo uno degli innumerevoli attacchi che colpiscono non tanto la persona di Musolino ma tutta l' Autorità portuale che invece dovrebbe lavorare con la giusta serenità per salvaguardare uno degli asset principali dell' economia laziale e riportarlo, una volta usciti dalla pandemia, ai livelli pre-Covid».



## Mega stipendi a Molo Vespucci, Musolino contro Di Majo: Inconcepibile il suo esposto alla Corte dei Conti / Il caso

Civitavecchia Non c'è pace per Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, finito a sua insaputa al centro di un caso giudiziario che tocca nel vivo la governance dell'ente. L'oggetto della contesa riguarda l'erogazione di mega stipendi a funzionari e manager dell'Authority su cui sta indagando la procura della Corte dei Conti. L'indagine era nota da tempo, ma fino a ieri è rimasta anonima la mano che l'aveva fatta partire. Qui nasce il paradosso: perché a sollevare il caso giudiziario è stato un esposto presentato alla Corte dei Conti dall'avvocato Francesco Maria Di Majo, il predecessore di Musolino, che prima di lasciare Molo Vespucci, si è rivolto all'organo di controllo e vigilanza della finanza pubblica per sottoporre alla sua attenzione alcune presunte criticità nella gestione dell'ente da lui presieduto, legate in particolare alle retribuzioni di alcuni funzionari e dirigenti dell'ente, ma anche, a quanto pare, alle società di servizi di interesse generale, alla gestione finanziaria dell'ente e ad alcuni contenziosi. Conosciuto l'inganno, la replica di Pino Musolino è stata durissima: È inconcepibile ha dichiarato ad Etrurianews.it che chi è stato causa della gran parte dei problemi ereditati oggi rischia di crearne altri nel momento in cui, parlando ad esempio degli stipendi del personale, si era intrapresa una strada di concerto con dipendenti e sindacati, per intervenire gradualmente, nel rispetto di tutti. Inchieste del genere finiscono per entrare invece inevitabilmente a gamba tesa in questo processo. Musolino rincara la dose: Sono arrivato in un ente con il bilancio bocciato non certo per mia volontà o responsabilità trovando calcinacci e falle da riparare. Mi sono messo subito al lavoro, con ottimismo, proprio per procedere spedito con un'opera, non certo facile, di risanamento di questa **Adsp**. E subito ho cercato un'intesa con le parti sociali e con i dipendenti, consapevole già dei precedenti interventi, per intervenire gradualmente sulla spesa del personale. Mai mi sarei aspettato che chi ha diretto l'ente per quattro anni poi arrivasse a questo punto, senza alcuna iniziativa correttiva durante lo stesso mandato.



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La Fiom Cgil torna a chiedere chiarimenti e certezze per il futuro dell'area e dei lavoratori

## Movimenti ed attività all'interno del cantiere ex Privilege Yard

Qualcosa si muove all'interno del cantiere ex Privilege Yard. La Fiom Cgil fa riferimento infatti di movimenti notati questi giorni in cantiere. «Ci sembrano operazioni da addetti ai lavori - spiegano - si spera preparatorie all'avvio delle attività, e pertanto torniamo a chiedere alla Società o a Unindustria che la rappresenta di dire cosa bolle in pentola, se bolle. A gennaio avevamo chiesto alla Royalton/Konig di battere un colpo sul cantiere alla Mattonara. A febbraio si sono tenuti due importanti incontri con il Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia: il primo con i rappresentanti della società e il secondo con le organizzazioni sindacali, in cui abbiamo appreso che è stata chiesta una programmazione e una data certa di inizio lavori. A tutti ricordiamo che gli ex lavoratori di quel cantiere - hanno concluso dal sindacato - hanno sopportato più di tutti i problemi causati dal fallimento e hanno tutto il diritto di avere un pò di giustizia rientrando in cantiere e riprendendo in mano il loro lavoro».



## Attività al cantiere ex Privilege: la Fiom Cgil chiede certezze

CIVITAVECCHIA - Qualcosa si muove all' interno del cantiere ex Privilege Yard. La Fiom Cgil fa riferimento infatti di movimenti notati questi giorni in cantiere. "Ci sembrano operazioni da addetti ai lavori - spiegano - si spera preparatorie all' avvio delle attività, e pertanto torniamo a chiedere alla Società o a Unindustria che la rappresenta di dire cosa bolle in pentola, se bolle. A gennaio avevamo chiesto alla Royalton/Konig di battere un colpo sul cantiere alla Mattonara. A febbraio si sono tenuti due importanti incontri con il Presidente dell' **Autorità Portuale** di Civitavecchia: il primo con i rappresentanti della società e il secondo con le organizzazioni sindacali, in cui abbiamo appreso che è stata chiesta una programmazione e una data certa di inizio lavori. A tutti ricordiamo che gli ex lavoratori di quel cantiere - hanno concluso dal sindacato - hanno sopportato più di tutti i problemi causati dal fallimento e hanno tutto il diritto di avere un pò di giustizia rientrando in cantiere e riprendendo in mano il loro lavoro".



## Movimenti al cantiere ex Privilege, i sindacati chiedono spiegazioni

CIVITAVECCHIA - Tornano a chiedere chiarezza sul cantiere ex Privilege i sindacati della Fiom Cgil Civitavecchia Roma nord Viterbo e della Camera del Lavoro Cgil. 'A gennaio avevamo chiesto alla Royalton/Konig di battere un colpo sul cantiere alla Mattonara - affermano - A febbraio si sono tenuti due importanti incontri con il Presidente dell' **Autorità Portuale** di Civitavecchia: il primo con i rappresentanti della Società e il secondo con le Organizzazioni Sindacali, in cui abbiamo appreso che è stata chiesta una programmazione e una data certa di inizio lavori. I movimenti notati questi giorni in cantiere ci sembrano operazioni da addetti ai lavori, si spera preparatorie all' avvio delle attività, e pertanto torniamo a chiedere alla Società o a Unindustria che la rappresenta di dire cosa bolle in pentola, se bolle'. 'A tutti ricordiamo - aggiungono - che gli ex lavoratori di quel cantiere hanno sopportato più di tutti i problemi causati dal fallimento e hanno tutto il diritto di avere un pò di giustizia rientrando in cantiere e riprendendo in mano il loro lavoro'.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Movimenti al cantiere ex Privilege, i sindacati chiedono spiegazioni

CIVITAVECCHIA - Tornano a chiedere chiarezza sul cantiere ex Privilege i sindacati della Fiom Cgil Civitavecchia Roma nord Viterbo e della Camera del Lavoro Cgil. "A gennaio avevamo chiesto alla Royalton/Konig di battere un colpo sul cantiere alla Mattonara - affermano - A febbraio si sono tenuti due importanti incontri con il Presidente dell' **Autorità Portuale** di Civitavecchia: il primo con i rappresentanti della Società e il secondo con le Organizzazioni Sindacali, in cui abbiamo appreso che è stata chiesta una programmazione e una data certa di inizio lavori. I movimenti notati questi giorni in cantiere ci sembrano operazioni da addetti ai lavori, si spera preparatorie all' avvio delle attività, e pertanto torniamo a chiedere alla Società o a Unindustria che la rappresenta di dire cosa bolle in pentola, se bolle". "A tutti ricordiamo - aggiungono - che gli ex lavoratori di quel cantiere hanno sopportato più di tutti i problemi causati dal fallimento e hanno tutto il diritto di avere un pò di giustizia rientrando in cantiere e riprendendo in mano il loro lavoro".



## Adsp, parte il progetto di alta formazione professionale Yep Med

CIVITAVECCHIA - Primo incontro ufficiale con gli stakeholder per il progetto Yep Med che mira a sviluppare, attraverso percorsi di formazione professionale altamente specialistici, le competenze nei settori della logistica e dell' intermodalità nei Paesi partner del progetto al fine di agevolare lo sviluppo e la promozione di nuove Autostrade del Mare che colleghino le sponde Nord e Sud del Mediterraneo. Tra i protagonisti del progetto, per il quale nei mesi scorsi l' **AdSP** del Mar Tirreno Centro Settentrionale si è aggiudicata circa 3 milioni di euro a fondo perduto da parte dell' Unione Europea, anche la Escola Europea - Intermodal Transport, la Camera di Commercio di Beirut e le Autorità Portuali di Barcellona, Marsiglia, Valencia, Tunisi, Damietta e Aqaba. 'Già da questo primo incontro - dichiara il Presidente dell' **AdSP** Pino Musolino - l' intera comunità portuale, ha manifestato, con la sua partecipazione, la volontà di credere in questo interessante progetto con 11 partner in rappresentanza di 7 paesi principalmente di quell' area mediterranea sulla quale il porto di Civitavecchia deve assolutamente puntare in funzione di una ulteriore crescita nei prossimi

anni. Di tutti i temi dei quali si discute per valutare la crescita e la forza di un porto il cosiddetto capitale umano rappresenta un elemento fondamentale: a fare la differenza sono le azioni, le energie, le competenze, la forza e l' entusiasmo delle persone. E quale miglior elemento, quindi, se non partire dalla formazione specifica, che è ciò che si prefigge il progetto YEP MED. Vocation ed educational training sono fondamentali per la formazione della forza lavoro, particolarmente di quella molto tecnica e molto specializzata che dovrebbe vivere e gravitare all' interno e attorno ai porti. Per questo sono molto felice di lanciare in maniera operativa, con la comunità portuale locale, questo importante progetto per la cui riuscita è fondamentale l' impegno di tutti". "Credo - aggiunge Musolino - che Yep Med debba rappresentare il primo step di un qualcosa che dovrà costituirsi e diventare abitudine. Dobbiamo aumentare la professionalità e le competenze di ogni singolo operatore del nostro porto perché, non avendo degli asset particolari da poter spendere, il principale è quello di garantire livelli di qualità eccellenti. Su alcuni temi, come la gestione del Ro/Ro, pur essendo già a uno standard elevatissimo, dobbiamo sviluppare professionalità sempre più articolate in funzione delle trasformazioni imposte anche allo shipping e alla logistica dalla informatizzazione e digitalizzazione dei processi, che porteranno nei prossimi cinque anni a cambiamenti più radicali di quelli avvenuti negli ultimi 50 anni. Avere quindi oggi un' alta professionalizzazione e formazione sui giovani, permette di avere un capitale in crescita per i prossimi 30/35 anni con persone che diventano elementi protagonisti del cambiamento'. 'Questo genere di progetti - conclude - è forse meno visibile rispetto alla realizzazione di una banchina o a un' opera in sé, ma ha un effetto duraturo sugli elementi positivi di crescita di un porto'. Il prossimo appuntamento è già in programma a fine mese, con la sottoscrizione di un Protocollo d' Intesa tra l' Authority e gli operatori portuali, le associazioni e le istituzioni che vorranno condividere il progetto, per definire una strategia comune finalizzata allo sviluppo di quelle professionalità che contribuiranno ad una maggiore competitività del network portuale laziale.



## Informazioni Marittime

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Civitavecchia, al via Yep Med, l'alta formazione logistica

*Primo incontro tra gli stakeholder. 11 partner e 7 Paesi del Mediterraneo coinvolti per avviare corsi dedicati al trasporto e all'intermodalità*

Primo incontro ufficiale con gli stakeholder per il progetto YEP MED, una serie di percorsi di formazione professionale specializzata nella logistica e nell'intermodalità, promuovendo le nuove Autostrade del Mare che colleghino le sponde Nord e Sud del Mediterraneo. Tra i protagonisti del progetto, per il quale nei mesi scorsi l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) si è aggiudicata circa 3 milioni di euro a fondo perduto da parte dell'Unione europea, anche la Escola Europea-Intermodal Transport, la Camera di Commercio di Beirut e le Autorità Portuali di Barcellona, Marsiglia, Valencia, Tunisi, Damietta e Aqaba. In tutto 11 partner in rappresentanza di 7 paesi, in un'area «sulla quale il porto di Civitavecchia deve assolutamente puntare in funzione di una ulteriore crescita nei prossimi anni», commenta il presidente dell'Adsp della Capitale, Pino Musolino. Il prossimo appuntamento è in programma a fine marzo, con la sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra l'Authority, gli operatori portuali, le associazioni e le istituzioni che vorranno condividere il progetto. «Vocation ed educational training - continua - sono fondamentali per la formazione della forza lavoro, particolarmente di quella molto tecnica e specializzata che dovrebbe vivere e gravitare all'interno e attorno ai porti. Su alcuni temi, come la gestione dei rotabili - continua Musolino - pur essendo già a uno standard elevatissimo, dobbiamo sviluppare professionalità sempre più articolate in funzione delle trasformazioni imposte anche allo shipping e alla logistica dalla informatizzazione e digitalizzazione dei processi, che porteranno nei prossimi cinque anni a cambiamenti più radicali di quelli avvenuti negli ultimi cinquant'anni. Avere quindi oggi un'alta professionalizzazione e formazione sui giovani, permette di avere un capitale in crescita per i prossimi 30/35 anni con persone che diventano elementi protagonisti del cambiamento».





# Bollettino Avvisatore Marittimo

Salerno

## Salerno, i rotabili stanno bene: +6,6% SMET: Insuperato

Salerno. 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».



### Nel 2020 cresce il traffico ro-ro nel porto di Salerno

GAM EDITORI

12 marzo 2021 - A chiusura dell' esercizio 2020, dal **porto di Salerno** arrivano importanti segnali di crescita del traffico ro-ro. Nonostante l' emergenza sanitaria e il lockdown, nei 12 mesi dello scorso anno 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". Ed ha concluso: "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".

Questo sito utilizza cookie. Di seguito ti elenchiamo i principali servizi e loro condizioni. Il traffico di un sito internet IP e il tuo comportamento sono correlati con i cookie, consentendo alle società di terze parti di personalizzare e migliorare l'esperienza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare le preferenze individuali. [LEGGI TUTTE LE INFORMAZIONI](#) OK

ASSIOPORTI

### Nel 2020 cresce il traffico ro-ro nel porto di Salerno

12 marzo 2021

12 marzo 2021. - A chiusura dell'esercizio 2020, dal porto di Salerno arrivano importanti segnali di crescita del traffico ro-ro. Nonostante l'emergenza sanitaria e il lockdown, nei 12 mesi dello scorso anno 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.

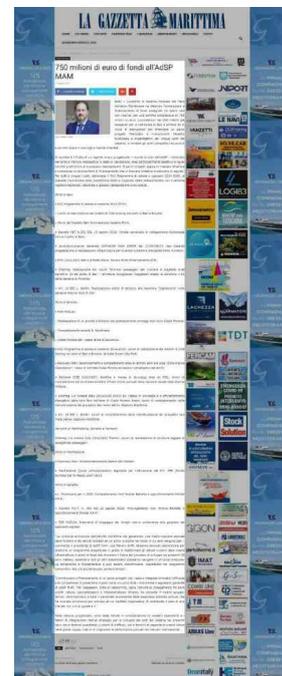
Domenico De Rosa, Amministratore Delegato del Gruppo SMET, fondato a Salerno 70 anni fa ed oggi operatore logistico intermodale leader a livello europeo, commenta i dati dello scalo campano: "Siamo di fronte ad un risultato che, nel pieno dell'emergenza sanitaria e del forte calo dei trasporti a questa 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". Ed ha concluso: "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".

ASSIOPORTI

- confetra
- GRIMALDI GROUP
- THIS IS US
- Federazione Italiana Piloti dei Porti
- CARGO VARE
- OMLOG LIFESTYLE LOGISTICS

## 750 milioni di euro di fondi all'AdSP MAM

BARI L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto l'ammissione a finanziamento di fondi assegnati (in taluni casi con riserva) per una somma complessiva di 750 milioni di euro (comprensivi dei 200 milioni già assegnati per la camionale di Bari e almeno 50 in corso di esecuzione) per finanziare un parco progetti finalizzato a rivoluzionare l'assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del sistema, a rendere gli scali competitivi ed evoluti e ad indirizzarli in una logica market oriented. Il risultato è il frutto di un ingente lavoro progettuale ricorda la nota dell'AdSP realizzato dall'Ente e ritenuto ineccepibile in sede di valutazione, step particolarmente selettivo e rigido nonché prodromico al successivo stanziamento. Il parco progetti spazia in maniera dinamica e complessa su diverse fonti di finanziamento che in maniera sintetica si elencano di seguito. Per tutti e cinque i porti, attraverso il PAC Programma di azione e coesione 2014-2020, si prevede l'evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interportabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale (assegnazione provvisoria). Porto di Bari: PAC Programma di azione e coesione 2014-2020: Lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Ironing nei porti di Bari e Brindisi; Parco del Castello Bari riconnessione Castello-Porto. Decreto MIT N.353 DEL 13 agosto 2020: Strada camionale di collegamento Autostrada A14 e il porto di Bari; Accordo-Comando Generale CCP-ADSP MAM (DPCM del 21/07/2017): San Cataldo progettazione e realizzazione infrastrutture per Guardia Costiera e antistante Porto Turistico; PON 2014-2020 Reti e Infrastrutture: Escavo Porto Finanziamento PON; Interreg realizzazione del nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti sulla banchina 10 del porto di Bari : Struttura Accoglienza viaggiatori presso la banchina n.10 della darsena di Ponente; Art. 18 BIS L. 84/94: Realizzazione dente di attracco alla banchina Capitaneria nella darsena interna molo S.Vito; Porto di Brindisi: POR PUGLIA: Realizzazione di un pontile a bricole con potenziamento ormeggi navi ro/ro Costa Morena; Completamento accosti S. Apollinare; Costa Morena Est vasca idrica di accumulo. PAC Programma di azione e coesione 2014-2020: Lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Ironing nei porti di Bari e Brindisi; Brindisi Smart City-Port; Recovery Plan: Banchinamenti e completamenti area ex British-GAS ora area Zona Franca Capobianco; vasca di colmata Costa Morena ed escavo complessivo del porto; Delibera CIPE N.63/2017: Bonifica e messa in sicurezza area ex POL; lavori di manutenzione ed ammodernamento infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare; Interreg V-A Greece Italy 2014/2020 DOCK BI: Messa in sicurezza e d efficientamento energetico delle torri faro nell'area di Costa Morena Ovest; lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell'ex Stazione Marittima; Art. 18 BIS L. 84/94: Lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell'ex Stazione Marittima. Nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli: Interreg V-A Greece Italy 2014/2020 Themis: Lavori di realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri. Porto di Manfredonia: Recovery Plan: Rifunzionalizzazione Bacino Alti Fondali; Manfredonia Quota cofinanziamento regionale per l'attivazione del P.O. FEP (Fondo Europeo per la Pesca) 2007-2013. Porto di Barletta: L. Finanziaria per il 2020: Completamento moli foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.P.; Decreto M.I.T. n. 353 del 13 agosto 2020: Prolungamento moli foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.P.; POR PUGLIA: Interventi di dragaggio dei fondali marini unitamente alla gestione dei sedimenti estratti. La continua evoluzione dell'attività marittima sta generando una trasformazione epocale delle funzioni e dei servizi richiesti ad un porto, e anche nel modo in cui essi vengono resi commenta il presidente di AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi. Abbiamo lavorato alacremente per produrre un programma progettuale in grado di trasformare gli attuali vulnera





## La Gazzetta Marittima

Bari

---

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

## Traffico dei tir, oltre 4mila in più a febbraio rispetto all'anno scorso

Cresce il traffico commerciale nel porto di Brindisi, in particolar modo nel numero di tir e semirimorchi.

Lo evidenziano le statistiche di febbraio, che consolidano il trend positivo nonostante il processo di de carbonizzazione avviato nella centrale Enel, la pandemia ancora in corso e le conseguenti limitazioni negli spostamenti.

In raffronto con lo stesso periodo del 2019 (considerata l' anomalia rappresentata dal 2020) risulta particolarmente significativo il dato relativo alla movimentazione di rimorchi e semirimorchi con un aumento del 23,5% (con il transito da Brindisi di 10.743 mezzi) e una differenza, rispetto allo stesso periodo del 2020, del +17,3%.

In particolare - fanno sapere dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale - nel bimestre gennaio -febbraio 2021 sono passati oltre 4.235 mezzi pesanti in più rispetto all' ana logo periodo del 2019. Il trend positivo, sempre rispetto a due anni fa, riguarda anche le tonnellate totali delle merci movimentate: +12,6% (di cui +5,1% le rinfuse liquide, +13,2% le rinfuse solide); e gli accosti che crescono del 5,1%.

Continua, inoltre, la crescita nella movimentazione delle merci in colli: +19,3% (nello scorso mese sono state movimentate 192.822 tonnellate). Rispetto allo stesso mese del 2020 l' aumento è del 12%.

Le uniche flessioni sono registrate, invece, nel settore crocieristico (navi ancora ferme per via del Covid) e passeggeri -38% (nello stesso periodo del 2020 era -46%) per effetto delle forti limitazioni ancora in atto negli spostamenti.

«Se proiettiamo questi dati nell' immediato futuro, quando entreranno in funzione le due zone franche e le opere portuali, finalmente sbloccate, ci troviamo di fronte a numeri esaltanti - commenta il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi -.

Tutto questo fermento operativo attorno al porto, le azioni di promozione avviate e i numerosi cantieri che abbiamo programmato stanno attirando significativi interessi di investitori e stakeholders. I primi effetti si riscontrano, già, nei dati statistici che mensilmente, nonostante l' emergenza Covid, continuano la loro significativa ascesa. Sviluppando appieno tutte le vocazioni naturali dello scalo e grazie alla sua posizione strategica - conclude il presidente dell' Adsp, Patroni Griffi Brindisi può diventare un importante hub con un ruolo cardine nella rete intermodale del bacino del Mediterraneo, e un punto di intersezione fondamentale nel trasporto merci europeo, sviluppando volumi di traffico che oggi non riusciremmo ad immaginare». [r. br.

]



## Porto, bene tir e rimorchi Anche a febbraio in crescita

*Patroni Griffi: «Brindisi può diventare un hub strategico nella rete intermodale mediterranea» Nonostante la pandemia il traffico di merci continua ad aumentare: rotabili +17,3 per cento*

Dopo i buoni risultati del 2020 e la crescita registrata anche nel mese di gennaio di quest'anno, aumenta ulteriormente il numero di tir e semirimorchi in transito attraverso il porto di Brindisi. Risultati sostanzialmente inattesi, visti gli effetti deleteri della pandemia da Covid 19 su tutta l'economia.

Eppure, il traffico commerciale nel porto di Brindisi continua a registrare una crescita costante e importante, in particolare come detto nel numero di tir e semirimorchi. A renderlo noto è l'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, che annuncia trionfalmente: Le statistiche relative ai traffici nel mese di febbraio 2021 consolidano e irrobustiscono il trend di crescita intrapreso dallo scalo adriatico, nonostante il processo di decarbonizzazione avviato nella centrale Enel, la pandemia ancora in corso e le conseguenti limitazioni negli spostamenti.

In raffronto con lo stesso periodo del 2019, infatti, considerata l'anomalia rappresentata dal 2020, risulta particolarmente significativo il dato relativo alla movimentazione di rimorchi e semirimorchi: nel mese di febbraio, si registra un aumento del +23,5% (sono transitati da Brindisi 10.743 mezzi). La differenza rispetto allo stesso periodo del 2020 è +17,3%.

Nel bimestre gennaio-febbraio 2021 sono passati oltre 4.235 mezzi pesanti in più rispetto all' analogo periodo del 2019. Il trend positivo, rispetto al 2019, riguarda anche le tonnellate totali delle merci movimentate: +12,6% (di cui +5,1% le rinfuse liquide, +13,2% le rinfuse solide); e gli accosti che crescono del +5,1%.

Continua, infatti, la crescita nella movimentazione delle merci in colli: +19,3% (nello scorso mese sono state movimentate 192.822 tonnellate).

Rispetto allo stesso mese del 2020 l'aumento è del 12,0%.

Le uniche flessioni sono registrate nel settore crocieristico (il settore, in effetti, è ancora fermo, almeno nel porto di Brindisi, a causa del Covid) e passeggeri -38% (nello stesso periodo del 2020 era -46%) per effetto delle forti limitazioni ancora in atto negli spostamenti.

«Se proiettiamo questi dati nell'immediato futuro, quando entreranno in funzione le due zone franche e le opere portuali, finalmente sbloccate, ci troviamo di fronte commenta il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi - a numeri esaltanti. Tutto questo fermento operativo attorno al porto, le azioni di promozione avviate e i numerosi cantieri che abbiamo programmato stanno attirando significativi interessi di investitori e stakeholders.

I primi effetti si riscontrano, già, nei dati statistici che mensilmente, nonostante l'emergenza Covid, continuano la loro significativa ascesa».

E le cose, secondo Patroni Griffi, sono destinate a migliorare ulteriormente. «Sviluppando appieno tutte le vocazioni naturali dello scalo - sottolinea infatti il presidente dell'**Autorità di sistema** - e grazie alla sua posizione strategica, Brindisi può diventare un importante hub con un ruolo cardine nella rete intermodale del bacino del Mediterraneo, e un punto di intersezione fondamentale nel trasporto merci europeo, sviluppando volumi di traffico che oggi non



riusciremmo ad immaginare».

I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale sono raccolti ed elaborati dal **sistema** tecnologico Gaia, il Port community system multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali degli scali



## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

### Brindisi

---

marittimi di Brindisi, Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in tempo reale i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli della European sea ports organization.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Brindisi vola a Febbraio 2021

*Continua il trend di crescita per Tir e semirimorchi*

BRINDISI I dati dei traffici del Febbraio 2021, confermano che per quanto riguarda il settore commerciale il porto di Brindisi continua a crescere, in particolare nel numero di Tir e semirimorchi. Nonostante il processo di decarbonizzazione avviato nella centrale Enel, la pandemia ancora in corso e le conseguenti limitazioni negli spostamenti lo scalo segna un trend positivo rispetto al 2019: si registra un aumento del +23,5%, con 10.743 mezzi transitati. La differenza rispetto allo stesso periodo del 2020 è +17,3%. Addirittura nei primi due mesi dell'anno sono passati oltre 4.235 mezzi pesanti in più rispetto all'analogo periodo del 2019, rispetto al quale si registra un aumento anche nelle tonnellate totali delle merci movimentate: +12,6% (di cui +5,1% le rinfuse liquide, +13,2% le rinfuse solide); e gli accosti che crescono del +5,1%. Si registrano dati negativi solo nel settore crocieristico, con le crociere ancora ferme e passeggeri -38% (nello stesso periodo del 2020 era -46%). Se proiettiamo questi dati nell'immediato futuro, quando entreranno in funzione le due zone franche e le opere portuali, finalmente sbloccate, ci troviamo di fronte a numeri esaltanti è il commento del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi. Tutto questo fermento operativo attorno al porto, le azioni di promozione avviate e i numerosi cantieri che abbiamo programmato stanno attirando significativi interessi di investitori e stakeholders. I primi effetti si riscontrano, già, nei dati statistici che mensilmente, nonostante l'emergenza Covid, continuano la loro significativa ascesa. Per il presidente, lo sviluppo delle vocazioni naturali dello scalo e la sua posizione strategica, possono rendere Brindisi un importante hub con un ruolo cardine nella rete intermodale del bacino del Mediterraneo, e un punto di intersezione fondamentale nel trasporto merci europeo, sviluppando volumi di traffico importanti. Tutti i dati dei traffici, vengono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port community system multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, che in real time controlla passeggeri e mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli Espo.

Redazione

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI SRL'. The main headline is 'Brindisi vola a Febbraio 2021' with a sub-headline 'Continua il trend di crescita per Tir e semirimorchi'. Below the headline is a date 'venerdì 12 marzo 2021' and a 'Redazione' tag. There is a 'PUNTO!' badge and a 'Log in' button. A navigation menu includes 'SAPORI', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. A 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form is visible on the right. The article text is partially visible, starting with 'BRINDISI - I dati dei traffici del Febbraio 2021, confermano che per quanto riguarda il settore commerciale il porto di Brindisi continua a crescere...'. There are also sections for 'ABBONATI E EFFETTUA IL LOGIN', 'ARGOMENTI CORRELATI', and 'POTREBBE INTERESSARTI'.

## Chiusura Polizia di Frontiera Gugliotti «chiama» Lamorgese

*Il presidente della Provincia scrive al Viminale e al capo della Polizia*

Destano preoccupazione le voci che parlano di una chiusura del presidio della Polizia di Frontiera di Taranto, dislocato attualmente presso lo scalo marittimo della città dei due mari, assieme ad altri presidi portuali italiani.

Nelle scorse ore, il presidente dell'Amministrazione provinciale Giovanni Gugliotti ha trasmesso una nota al ministro dell'Interno, Luciana Lamorgese, e al nuovo Capo della Polizia, Lamberto Gianni, evidenziando che ipotesi di chiusura - oltre a provocare ricadute negative per l'arretramento dello Stato da uno dei suoi presidi di sicurezza, in un territorio fra i più complessi sul piano sociale ed economico del Mezzogiorno, geograficamente strategico per il Mediterraneo, a vocazione industriale con un porto in espansione - appare in palese contrasto con la politica di investimento che il Governo, Enti locali e investitori privati hanno in corso per il rilancio del territorio ionico.

D'altronde, le risorse del Contratto istituzionale di sviluppo Taranto, la creazione della Zona economica speciale Ionica, il programma di sviluppo dell'**Autorità portuale** di Taranto, l'istituzione nel capoluogo ionico della Soprintendenza nazionale per il patrimonio culturale subacqueo, la multinazionale Yilport Holding con il rilancio del terminal container, la recente decisione di Msc Crociere di fare rotta su Taranto sono alcuni indicatori di quanto la Terra Ionica con il suo porto sia rilevante nella strategia nazionale.

Il rafforzamento della presenza della Polizia di Stato su questo territorio proprio in presenza di investimenti nazionali e internazionali, diventa indispensabile per garantire con le altre forze dell'ordine le condizioni di sicurezza e legalità necessarie a tutelare uno sviluppo sano e duraturo.

«L'Amministrazione provinciale è grata della collaborazione delle forze dell'ordine in questo momento cruciale - commenta chiaramente il presidente Giovanni Gugliotti - e ha avviato con il questore di Taranto un serrato confronto sulla necessità di tenere alta l'attenzione sul territorio e sul porto, che è anche presidio di accoglienza attraverso il suo Hotspot. Il proficuo lavoro e i risultati ottenuti non possono e non debbono essere inficiati da una riduzione di uomini e mezzi».

Una posizione, quest'ultima, evidenziata recentemente anche dal segretario provinciale del Siulp, Antonio Digregorio, a testimonianza dell'impegno degli agenti della Questura di Taranto, fra le più importanti del sud Italia, sul grande e delicato tema della sicurezza.

«Per questo - conclude il suo intervento il capo dell'Amministrazione provinciale, Giovanni Gugliotti - non solo invito a valutare con attenzione l'esigenza di non privare il porto di Taranto di questo presidio e dei suoi agenti, ma anzi di rafforzare la presenza di uomini e donne della Polizia di Stato, con la trasformazione della sua attuale sede nell'**area portuale** in Commissariato di Polizia di Stato - Scalo Marittimo di Taranto».

[Red. Ta.

]



MANFREDONIA

Porto turistico blindato per domani

«Troppi assembramenti»: scatta un imponente piano di prevenzione della Questura

MANFREDONIA. Servizi straordinari di contenimento dell' emergenza pandemica sono stati programmati per domani, 14 marzo 2021 nell' area del porto turistico e nelle aree urbane a maggiore vocazione aggregativa.

«Il Porto Turistico di Manfredonia, rappresenta una meta preferita, non solo di giovani, ma anche di molte famiglie, provenienti da Foggia, San Giovanni Rotondo e Monte Sant' Angelo», si sottolinea in una nota della Questura di Foggia che aggiunge: «I due bracci del porto accolgono oltre ai moli per gli ormeggi, numerosi locali ristoranti e bar, che diventano luoghi dove si ritrovano moltissime persone creando assembramenti estemporanei, per la mancata osservanza del distanziamento previsto dalle norme anti-covid.

» «Domani verrà organizzato un massiccio servizio di controllo, disposto dal Questore di Foggia, che prevede la limitazione dell' accesso ai soli autorizzati. Agenti del Commissariato P.S. di Manfredonia, delle Compagnie dei Carabinieri e della Guardia di Finanza e della Polizia Locale di Manfredonia svolgeranno serrati controlli, per garantire maggiore sicurezza in fatto di distanziamento sociale e per salvaguardare l' inco lunita per i numerosi visitatori», viene rimarcato nella nota della Questura di Foggia che infine aggiunge: «Dopo la chiusura dei locali al porto, il servizio sarà implementato con il supporto di altre pattuglie del Reparto Prevenzione Crimine Puglia settentrionale con sede a San Severo con controlli nelle aree di maggior interesse aggregativo del centro si pontino».

Nei giorni scorsi, e per di più nel periodo della cosiddetta zona gialla, erano stati segnalati numerosi assembramenti nella zona portuale della città sipontina complice va aggiunto anche le belle giornate con temperature già primaverili e ben oltre la media stagionale. Ecco di conseguenza la necessità di potenziare i controlli in assenza di un minimo di autodisciplina. [Red. Foggia]



## In crociera senza paura? «La sicurezza è massima»

Emilio Lupisloceri I social network non è soltanto "fare comunità" e conoscere nuovi amici. Attraverso i gruppi è possibile mettere insieme e coagulare le passioni e gli interessi di molti. È il caso di Francesca Galasso, che da Locri è promotrice di un ampissimo gruppo di appassionati di crociere con alcune migliaia di partecipanti, legato a una delle aziende di settore più importanti. «Il comparto legato ai viaggi, è stato uno dei primi ad essere duramente colpito dal ciclone pandemico. Non sono state soltanto le restrizioni a creare problemi, ma anche la paura, nell'immediato, delle persone. Se ben ricordate, proprio un anno fa una nave da crociera rimase a stazionare per giorni davanti al porto di Gioia Tauro e alla fine fu costretta ad attraccare a Piombino, in Toscana: quella per la Calabria, paradossalmente, fu un'occasione persa per accrescere l'immagine e mitigare la paura». Paura che stando ai racconti, può essere superata grazie alle norme: «I protocolli per viaggiare in nave sono molto rigorosi. Già all'imbarco per passeggeri ed equipaggio è obbligatorio il tampone; inoltre i locali vengono continuamente sanificati e se si considera come le capienze siano state abbondantemente ridotte, si può capire bene come il settore garantisca a tutti sicurezza. Ovviamente le crociere significano tantissimo lavoro a bordo e a terra, e in Calabria la crescita di amanti del genere è netta, e si registrano diverse centinaia di utenti». Sul futuro la visione è ottimistica, con realismo: «Tanta è la voglia delle persone di tornare alla normalità e potersi mettere in viaggio, ed il tutto si può fare in sicurezza. Ovviamente quello che conta è la pianificazione minuziosa di ogni operazione, anche in termini di presentazione dell'offerta che non può prescindere da itinerari interessanti. La crociera offre la possibilità in un tempo relativamente contenuto di conoscere tanti posti, inoltre c'è l'eccezionalità della vita a bordo, dove anche l'equipaggio diventa parte del quotidiano. Voglio anche sottolineare una cosa: le norme per la navigazione in Italia sono molto severe, e in un contesto di grande concorrenza internazionale, questa garanzia deve essere un fiore all'occhiello da valorizzare per fare ripartire un settore che vede anche la Calabria protagonista, pienamente com'è nel cuore del Mediterraneo». «Il comparto attende di ripartire, e la Calabria può essere protagonista»



## Incendio su rimorchiatore in porto Crotone, nessun ferito

(ANSA) - **CROTONE**, 12 MAR - Un incendio si è sviluppato oggi su un rimorchiatore fermo alla banchina nel **porto** di **Crotone**. Le persone che erano a bordo sono scese in tempo e nessuno è rimasto ferito. Sul posto sono intervenuti i vigili del fuoco, supportati da un' autoscala per attaccare le fiamme dall' alto. L' intervento è servito a domare le fiamme prima che queste coinvolgessero un' altra imbarcazione ormeggiata accanto. (ANSA).



## Al via attività mappatura della Secca di Amendolara

(ANSA) - **CORIGLIANO** CALABRO, 12 MAR - E' iniziata l' attività di mappatura della Secca di Amendolara - isolotto sommerso che la leggenda associa all' omerica Isola Ogia dove transitò Ulisse - condotta dalla nave oceanografica "Astrea". I contenuti dell' attività sono stati presentati a bordo della nave nel **porto di Corigliano**. Al termine l' Astrea è salpata per iniziare le operazioni coordinate dalla Stazione zoologica "Anton Dohrn" di Napoli - sede di Amendolara che dureranno alcuni giorni. L' Astrea ha attrezzature tra le quali l' ecoscandaglio multi-beam che consentirà - ha spiegato il primo tecnologo della "Anton Dohrn" Simone Pietro Canese - di visionare i fondali e mappare flora e fauna. All' incontro hanno partecipato il direttore della sede di Amendolara della Stazione zoologica Silvio Greco, il sindaco di Amendolara Antonello Ciminelli, l' assessore regionale all' Agricoltura Gianluca Gallo, il comandante della Capitaneria di **Porto di Corigliano**-Rossano Alberto Mandrillo, e il vice sindaco di **Corigliano**-Rossano Claudio Malavolta. "Metteremo al corrente dei dati - ha detto Greco - la Regione e il comune. Il nostro compito è fornire strumenti e dati scientifici. Tocca alla politica studiare le strategie di conservazione e valorizzazione dei mari". Greco ha ricordato che "Anton Dohrn" si colloca al primo posto in Italia, al sesto in Europa e al 17mo nel mondo nella biologia marina. Per Ciminelli "è un onore ospitare la sede di una vera istituzione della ricerca". Mandrillo ha ribadito la piena disponibilità della Capitaneria "per supportare iniziative di spessore. Astrea è all' avanguardia con strumentazioni di alto profilo che contribuiranno a rendere più performante il nostro mare". Gallo ha reso noto la volontà della Regione di realizzare una "'carta vocazionale del mare' grazie alla quale la Calabria potrà riconoscere il mare come motore per lo sviluppo. Iniziative come la mappatura della Secca - ha detto Gallo - sapranno indicarci quanta vocazione ha la Calabria per il mare e soprattutto quanta biodiversità custodiscono i nostri fondali. La Stazione Zoologica sorta ad Amendolara è un fiore all' occhio. La Regione è vicina e questo progetto e ringrazio Ciminelli per averci creduto sin dall' inizio". (ANSA).



## Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### Gioia Tauro, audizione parlamentare del commissario Agostinelli sui dragaggi

*Presentata anche la programmazione delle attività previste nel triennio 2021 - 2023*

Si è tenuta ieri a Roma 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' onorevole 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. Le operazioni di dragaggio 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. Profondità dei fondali 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 teu. I diversi dragaggi 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. Il triennio 2021-2023 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 emersi negli specchi di acqua dei porti di propria giurisdizione,

---



## Informazioni Marittime

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.

### Italia paese marittimo: sfide e opportunità

13 marzo 2021 - Con l' obiettivo di approfondire le tematiche legate all' importanza del settore marittimo in Italia, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli**, ha preso parte al convegno "Italia paese marittimo: sfide e opportunità" che ieri si è tenuto a Livorno presso l' Accademia Navale. Nel corso dell' incontro è stato messo in rilievo come nessun Paese e nessuna economia moderna possa fare a meno dell' uso del mare e delle relative vie marittime, in quanto fattori fondamentali per la stabilità, sia interna che internazionale, e per la prosperità e lo sviluppo, fondate sull' approvvigionamento delle risorse economiche e sulla garanzia del loro trasferimento. Si tratta di un aspetto fondamentale, soprattutto, per l' Italia, Paese dalla vocazione marittima per eccellenza, che deve al mare e alle attività ad esso connesse gran parte della sua prosperità, del suo benessere e della sua sicurezza. Organizzato in cinque panel tematici, il commissario **Agostinelli**, insieme alla dott.ssa Maria Teresa Di Matteo, Dirigente Generale del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, al comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia costiera, ammiraglio Giovanni Pettorino, è intervenuto al tavolo di discussione intorno a "I porti italiani ed il loro potenziamento quale progetto strategico per l' Italia". In particolare, **Agostinelli** si è soffermato sulla sua esperienza specifica, maturata prima all' interno della Marina e poi, da oltre cinque anni, alla guida dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro**, che lo vede impegnato nel rilancio e nello sviluppo dell' infrastruttura **portuale** calabrese, primo porto di transhipment italiano e tra i più importanti nel Mediterraneo.

GAM EDITORI



## Il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro ha preso parte al convegno "Italia paese marittimo: sfide e opportunità"

*Il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha preso parte al convegno "Italia paese marittimo: sfide e opportunità" che oggi si è tenuto a Livorno presso l' Accademia Navale*

Con l' obiettivo di approfondire le tematiche legate all' importanza del settore marittimo in Italia, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli**, ha preso parte al convegno "Italia paese marittimo: sfide e opportunità" che oggi si è tenuto a Livorno presso l' Accademia Navale. Nel corso dell' incontro è stato messo in rilievo come nessun Paese e nessuna economia moderna possa fare a meno dell' uso del mare e delle relative vie marittime, in quanto fattori fondamentali per la stabilità, sia interna che internazionale, e per la prosperità e lo sviluppo, fondate sull' approvvigionamento delle risorse economiche e sulla garanzia del loro trasferimento. Si tratta di un aspetto fondamentale, soprattutto, per l' Italia, Paese dalla vocazione marittima per eccellenza, che deve al mare e alle attività ad esso connesse gran parte della sua prosperità, del suo benessere e della sua sicurezza. Organizzato in cinque panel tematici, il commissario **Agostinelli**, insieme alla dott.ssa Maria Teresa Di Matteo, Dirigente Generale del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, al comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia costiera, ammiraglio Giovanni Pettorino, è intervenuto al tavolo di discussione intorno a "I porti italiani ed il loro potenziamento quale progetto strategico per l' Italia". In particolare, **Agostinelli** si è soffermato sulla sua esperienza specifica, maturata prima all' interno della Marina e poi, da oltre cinque anni, alla guida dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro**, che lo vede impegnato nel rilancio e nello sviluppo dell' infrastruttura portuale calabrese, primo porto di transhipment italiano e tra i più importanti nel Mediterraneo.



## Agenzia Dogane: in Sardegna in un anno quasi 50mila controlli

Lotta alla contraffazione, all'importazione illecita di mascherine, cosmetici, medicinali, alle irregolarità legate alle accise sui prodotti energetici. Sono solo alcuni dei focus su cui si sono concentrati nel 2020 i funzionari dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli. Questa mattina il direttore della direzione territoriale Toscana, Sardegna e Umbria, Roberto Chiara, ha tracciato un bilancio dell'attività svolta negli ultimi 12 mesi. Complessivamente in tutta l'area di competenza i funzionari hanno eseguito oltre 48mila controlli sia documentali nei confronti delle aziende, che di passeggeri in transito in porti e aeroporti. Sul fronte del contrasto al traffico illecito di valuta in Sardegna sono stati elevati 10 verbali e individuati quasi 90mila euro non denunciati. Nella lotta agli stupefacenti sono stati invece sequestrati complessivamente 25 chili di hashish. Importante l'attività svolta sul traffico illegale di rifiuti che ha portato al sequestro a **Cagliari** di 46.500 chili di cascame di plastica diretti in Turchia. Sul fronte della sicurezza dei prodotti alimentari, durante i controlli del personale delle Dogane sono state sequestrate negli aeroporti di Alghero, **Cagliari** e Olbia 253 chili di carne, latticini, pesce e vegetali sprovvisti di certificazione sanitaria. Rilevante anche l'attività svolta per contrastare il contrabbando e la permanenza irregolare nelle acque comunitarie di imbarcazioni da diporto: sequestrate tre barche a vela di lusso, una delle quali al **porto** di **Cagliari** del valore di 2,7 milioni di euro. Sul fronte delle importazioni di mascherine l'attenzione dell'Agenzia è rimasta sempre alta. La conferma arriva dallo sdoganamento rapido di 50mila mascherine al **porto** di **Cagliari** all'inizio della pandemia, ma anche dal sequestro di oltre 9mila dispositivi irregolari avvenuto tra Sassari e Alghero. L'attività si è concentrata anche sui rimborsi delle accise - nel 2020 sono state liquidate agli operatori agevolazioni economiche per 47,86 milioni di euro - e sulle esportazioni: riconosciuto lo status di esportatore autorizzato a 11 imprese sarde.



## Porti: cambia lo skyline di Cagliari, addio ai silos per cereali

*Demolizione prevista per martedì 16 condizioni meteo permettendo*

(ANSA) - CAGLIARI, 12 MAR - Il porto di Cagliari dice addio ai grandi silos che per decenni hanno caratterizzato lo skyline della città sul mare. Martedì 16, se le condizioni meteo lo permetteranno (in caso contrario giovedì 18), il mastodontico fabbricato composto da tre corpi distinti - una torre servizi alta oltre 54 metri, 21 celle per lo stoccaggio sovrastate da una struttura di 44 metri, una cabina di trasformazione di sette metri e un edificio a tre piani - sarà demolito con l'esplosivo. L'Authority del porto ha tentato di salvare quel pezzo di storia che per tanto tempo ha svolto la funzione di raccogliere e stoccare i cereali commercializzati dal Consorzio Agrario di Sardegna, ma la manifestazione di interesse per la riqualificazione non è andata a buon fine. E allora si demolisce. I lavori sono stati aggiudicati al Consorzio Stabile Pangea che dovrà riqualificare le aree circostanti, mentre per l'abbattimento è stata chiamata la Deton Srl che ha indicato il perimetro delle aree su cui non devono essere presenti mezzi. Nelle ore previste per l'esplosione non passeranno neppure gli aerei. L'area interdetta, sino alle 18 del giorno precedente alla demolizione, si estende dal molo Rinascita, dove sorgono i silos, a quello Sabaudo (dove attraccano i traghetti passeggeri) sino a tutta l'area a terra dove vengono movimentati i tir, semirimorchi e i container in arrivo e in partenza con le navi merci. Secondo le planimetrie allegatae all'ordinanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, resta aperto il varco per le auto che potranno raggiungere i parcheggi antistanti via Roma, lato mare, e l'ex stazione marittima (Pontile Sanità). (ANSA).



## Informazioni Marittime

### Cagliari

#### Cagliari, via alla demolizione dei silos del molo Rinascita

*Si comincia il 16 marzo, condizioni meteo permettendo*

Via alla demolizione dei silos del **porto** di **Cagliari**. Dopo il via libera del Comune a settembre scorso, l' Autorità di sistema portuale della Sardegna emette la relativa ordinanza di interdizione per avviare l' operazione di riqualificazione del molo Rinascita. La prima volata per le quattro cisterne di cemento è fissata per il 16 marzo, condizioni meteo permettendo.



## Porto Cagliari, addio ai silos per cereali: fissata la demolizione, cambia 'skyline'

Il porto di Cagliari dice addio ai grandi silos che per decenni hanno caratterizzato lo skyline della città sul mare. Martedì 16, se le condizioni meteo lo permetteranno (in caso contrario giovedì 18), il mastodontico fabbricato composto da tre corpi distinti - una torre servizi alta oltre 54 metri, 21 celle per lo stoccaggio sovrastate da una struttura di 44 metri, una cabina di trasformazione di sette metri e un edificio a tre piani - sarà demolito con l'esplosivo. L'Authority del porto ha tentato di salvare quel pezzo di storia che per tanto tempo ha svolto la funzione di raccogliere e stoccare i cereali commercializzati dal Consorzio Agrario di Sardegna, ma la manifestazione di interesse per la riqualificazione non è andata a buon fine. E allora si demolisce. I lavori sono stati aggiudicati al Consorzio Stabile Pangea che dovrà riqualificare le aree circostanti, mentre per l'abbattimento è stata chiamata la Deton Srl che ha indicato il perimetro delle aree su cui non devono essere presenti mezzi. Nelle ore previste per l'esplosione non passeranno neppure gli aerei. L'area interdetta, sino alle 18 del giorno precedente alla demolizione, si estende dal molo Rinascita, dove sorgono i silos, a quello Sabauda (dove attraccano i traghetti passeggeri) sino a tutta l'area a terra dove vengono movimentati i tir, semi rimorchi e i container in arrivo e in partenza con le navi merci. Secondo le planimetrie allegate all'ordinanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, resta aperto il varco per le auto che potranno raggiungere i parcheggi antistanti via Roma, lato mare, e l'ex stazione marittima (Pontile Sanità).



## Fiera, petizioni e richieste di referendum

*Sarebbe anche il caso che venisse presentato alla città il progetto di ricostruzione*

Lucio D' Amico Non poteva non nascere un dibattito, che si fa sempre più vivace, sul presente e sul futuro del quartiere fieristico.

Quello di viale della Libertà è stato più volte un laboratorio di sperimentazione architettonica a cielo aperto, da quando è diventato il simbolo dello stile liberty e razionalista dei primi decenni del Novecento e dell' immediato Dopoguerra.

Non sorprende, dunque, che i messinesi si stiano appassionando a un tema che coinvolge una delle porzioni di affaccio a mare più suggestive e preziose del centro urbano. Sono varie le prese di posizione, c' è chi sostiene che l'

**Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto faccia bene a portare avanti i propri programmi, chi decide di raccogliere firme per non far costruire alcun edificio in sostituzione del Teatro demolito, chi propone un referendum consultivo. Un modo per rendere più concreto il confronto potrebbe essere la presentazione ufficiale alla città del progetto di ricostruzione previsto nell' appalto in corso.

Almeno si saprebbe qualcosa in più rispetto a ciò di cui si sta parlando. Nino Alibrandi (Cisl) «Messina non può essere sempre la città del "fermiamo tutto"

quando si parla di recuperare aree. È giusto ed è positivo che ci sia un dibattito sull' area della Fiera ma deve essere un dibattito costruttivo, piuttosto che far rischiare di avere un' altra incompiuta». Lo afferma il segretario generale della Cisl Nino Alibrandi, secondo il quale «quell' area può rappresentare un' opportunità per Messina ed è strano assistere a questo tipo di discussione quando sono già state avviate le opere per il recupero di una zona abbandonata per anni senza che nessuno parlasse mai di riqualificazione. Il progetto prevede che lì venga realizzata un' area destinata alla congressistica, che a Messina manca, ma anche che sia destinata alla fruizione pubblica ed aperta tutto l' anno. La cosa più importante, però, è la riqualificazione che porterà anche opportunità lavorative. Per questo ritengo sia opportuno supportare ciò che sta facendo l' **Autorità** portuale investendo anche importanti risorse economiche e immaginare di costruire attorno e a supporto anche un **sistema** di ricettività attorno ad una struttura del genere per creare veramente un polo congressuale che possa portare occupazione, lavoro e opportunità per la città». Raccolta di firme A promuovere, invece, una petizione popolare è Gioventù nazionale. Oggi la raccolta di firme, dalle 10,30 alle 12,30, alla Passeggiata a mare. «Con progetti passati - afferma l' organizzazione giovanile di Fratelli d' Italia - si continuano ad ergere mura con una visione di città vecchia, lontana dal futuro; è questo che volete consegnare alle nuove generazioni? Ciò che i messinesi, ormai arresi al declino, devono comprendere è che gli edifici che saranno ricostruiti costituiranno la struttura dell' affaccio al mare della città per i prossimi decenni. Per troppi anni ci è già stato negato. Non possiamo accettare che sia così anche per i prossimi anni».

Proposta di referendum «Basta chiacchiere e proposte populistiche sull' area ex Fiera, se l' attuale progetto realmente non è consono alle necessità della nostra città, si proponga un referendum e si dia la parola ai messinesi». A sostenerlo è il presidente di Mli-Liberi insieme. «Lascia sgomenti - afferma Jonny Centorrino - la pochezza espressa da alcuni rappresentanti dell' attuale classe politica locale in merito alla demolizione delle strutture dell' ex Teatro, senza alcuna consapevolezza di cosa rappresentasse la Fiera internazionale di Messina per la Sicilia intera. Nel condividere la necessità della libera fruizione dell' area, sorridiamo al cospetto di talune proposte o prese di posizione pseudopolitiche e di contrasto alle attuali previsioni progettuali, soprattutto perché comprendiamo che la tematica più



importante ed attuale da affrontare oggi dovrebbe essere, se effettivamente si pensasse allo sviluppo,

---



## Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

il pensar bene e riflettere sull' opportunità di riprendere l' antico percorso fieristico e di internazionalizzazione scippato ai messinesi. Per questo, in parte, apprezziamo i propositi progettuali illustrati dal presidente dell' **Autorità** portuale Mario Mega, con la riconsegna di strutture nuove, moderne ed utilizzabili, uffici, centro convegni e un anfiteatro, in un contesto non blindato ma fruibile ai cittadini e col prolungamento della Passeggiata a mare.

Il futuro dell' ex Fiera non può essere rimesso in discussione e trasformarsi nella solita bagarre mediatica e politica, col rischio che si blocchi il progetto e si rimanga tra le macerie per anni, ed è per questo che il Centro studi "Liberi Insieme" chiede di dare la parola ai cittadini sull' argomento promuovendo la deliberazione di un Referendum di iniziativa consiliare, così da rendere protagonisti finalmente cittadini e tutti coloro che amano la nostra Messina, la sua storia e credono nel suo futuro».

WATERFRONT/1 Oggi il primo tavolo tematico coordinato dall' assessore Cama

## Una finestra sul futuro della città

*Al centro le ricadute dell' opera dal punto di vista urbanistico e di pianificazione*

CONTINUA il percorso di avvicinamento all' inaugurazione del nuovo Waterfront di Reggio Calabria. Dopo la conferenza stampa di mercoledì scorso, oggi sarà la volta del primo dei tavoli tematici promossi dall' Amministrazione comunale guidata dal sindaco Giuseppe Falcomatà, nell' ambito delle attività di ascolto e partecipazione che coinvolgeranno le diverse categorie cittadine dei settori sui quali la grande opera, finanziata con il programma Pon Metro, dispiegherà i suoi effetti.

Il primo degli appuntamenti in programma, curato dall' assessore comunale alla Pianificazione territoriale e urbana sostenibile e alla programmazione sui progetti strategici Mariangela Cama, si svolgerà a partire dalle ore 10 al Centro di ricerca sulle energie rinnovabili marine dell' Università Mediterranea ubicato nell' area del Tempietto, proprio a due passi dal costruendo ponte sul Calopinace che collegherà il Lungomare Falcomatà al La scalinata del Waterfront nuovo Parco Lineare Sud.

"Reggio e il Mare, il waterfront una finestra aperta sul futuro della città", questo il titolo del tavolo tematico che prenderà in esame le ricadute che l' opera avrà sul contesto cittadino dal punto di vista urbanistico e di pianificazione.

Insieme all' assessore Cama, che introdurrà e presiederà l' incontro, ed al sindaco Giuseppe Falcomatà, che interverrà in apertura della tavola rotonda, saranno presenti in qualità di relatori l' assessora all' Urbanistica e Pianificazione territoriale del Comune di Genova Simonetta Cenci, l' assessora ai Lavori pubblici del Comune di Livorno Silvia Viviani, l' assessore alla Pianificazione urbana del Comune di Messina Salvatore Mondello, il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** dello Stretto Mario Paolo Mega, Alfonso Femia dell' "Atelier(s) Alfonso Femia", il dirigente dell' **Autorità** di gestione dei Pon relativi alle Città Metropolitane Giorgio Martini e Filippo Innocenti, director Zaha Hadid Architects.

Per via delle misure di contenimento alla diffusione del Covid l' incontro si svolgerà con ingressi contingentati.

Sarà comunque possibile per tutti i cittadini assistere alla tavola rotonda collegandosi ai canali social del Comune di Reggio Calabria, sulla pagina YouTube e Facebook, dove sarà disponibile la diretta dell' iniziativa.

Le tappe successive del percorso programmato dall' Amministrazione comunale in occasione dell' inaugurazione del Waterfront, previste già nei prossimi giorni, potrebbero subire delle variazioni in virtù di eventuali successive modificazioni della normativa vigente per il contrasto al Covid.

Le eventuali modifiche saranno comunque tempestivamente comunicate.



## Balarm

Palermo, Termini Imerese

### Non tutti lo sanno: al porto di Palermo puoi entrare (anche) 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 del 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 onore 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 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 valorizzazione e la fruibilità attraverso



## 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 per l' assenza di 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 giustificiamo, 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 di sant' Erasmo 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 le realizzate 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 il ristorante diche 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 di città 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.

La proposta

## IL MARE ASSE DEL RILANCIO SUD -NORD

Lo chiamano «Progetto di sistema» perché punta a «realizzare uno sviluppo sostenibile del sistema Italia sostenendo in modo sinergico il motore del Nord con quello del Mezzogiorno, in un'ottica mediterranea».

Non più la logica dei Piani separati per il Sud, ma una visione unitaria della ripresa post pandemia attraverso il Recovery Plan che punti a rilanciare contemporaneamente Nord e Sud, sfruttando in chiave europea tutto ciò che il Mediterraneo rappresenta.

Continua a pag. 38Ciò che rappresenta non solo sul piano commerciale ma anche su quelli dell'interconnessione digitale e della transizione green, i due asset principali delle risorse del Next generation Eu. E' un documento ampio e per molti aspetti innovativo quello che accompagna la lettera inviata al premier Draghi da un gruppo di economisti, ex ministri e meridionalisti quale contributo alla definizione del Pnrr. Primo firmatario Adriano Giannola, presidente Svimez, ma spiccano anche le firme di Ortensio Zecchino, Vincenzo Scotti, Luigi Paganetto, Alessandro Corbino, Leandra D'Antona, Ettore Incalza, Sergio Zoppi ed altri.

Ma cosa vuol dire in concreto una scelta strategica, un Progetto di sistema? Vuol dire ad esempio che 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 di porti com

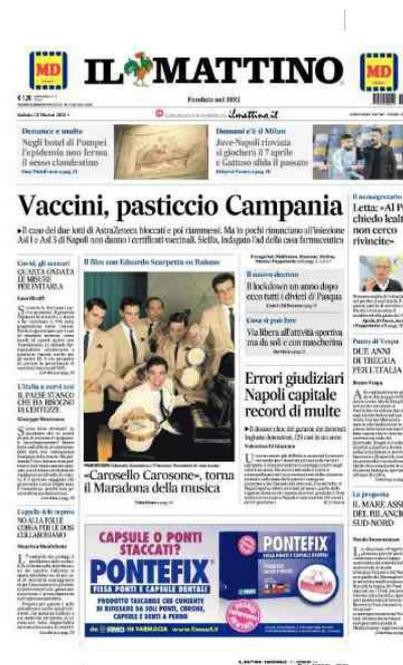
e Rotterdam. Oppure sistemi di gestione del traffico navi che minimizzano, come a Singapore, l'alternarsi delle navi in ingresso/uscita e della loro permanenza in banchina. O, ancora, sistemi di rifornimento del carburante che riducano i tempi necessari e che, magari, includano impianti di distribuzione a banchina del gas metano per le navi che, in numero crescente, stanno utilizzando motori a gas per rispondere alla normativa per un Mediterr

aneo pulito. Lo stesso discorso 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 nuovi regimi fiscali di vantaggio ma anche perché realizzano un reticolo di servizi interconnessi, che sono la condizione per realizzare lo sviluppo di

queste aree. Insomma, non ha più senso - spiega il documento- insistere solo su aree che del ruolo di locomotiva del Paese hanno ormai perso molto, come i dati Pil (e non solo) del Nord dimostrano. Solo in questi ultimi anni cominciamo a capire di aver regalato ai Paesi del Nord Europa l'accesso strategico mediterraneo e di non aver pensato che bisognava contestualmente rafforzare, nella sua interezza, il Corridoio Helsinki-La Valletta 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 M

Nando Santonastaso



editerraneo. Avere privato il Sud di infrastrutture ha invece generato paradossi quasi incredibili ai danni dello stesso Nord: «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



## Il Mattino

### Focus

---

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 p

roprio Pil». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Bollettino Avvisatore Marittimo

## Focus

### Sprint sui cantieri, 58 commissariati

Roma. Ripartono 58 grandi opere infrastrutturali per un valore di 66 miliardi di euro. Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), 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. Le opere. 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 per l'individuazione. 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. Continua a leggere



## Giovannini: bene il via libera delle commissioni parlamentari al commissariamento di 58 opere infrastrutturali per un valore di 66 miliardi di euro

«Va ricordato - ha precisato il ministro - che il ricorso al commissariamento non deve essere la prassi» Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, ha espresso soddisfazione per i pareri positivi espressi ieri dalla Commissione Lavori pubblici del Senato e dalle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera allo schema di decreto del presidente del Consiglio dei ministri relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento. «Ora - ha sottolineato Giovannini - è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese. Procederemo subito con il perfezionamento dell' iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro. Ne beneficerà tutto il Paese 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». Rilevando che «sarà richiesto un impegno straordinario dei commissari, delle imprese e, in particolare, di chi lavorerà nei cantieri», a tal proposito il ministro ha richiamato il protocollo sottoscritto con le parti sociali lo scorso dicembre 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.

Giovannini ha specificato che «si tratta solo di un primo passo. 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 (ieri, ndr ) dal Parlamento e dalla Conferenza - ha spiegato - 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 e rafforzare la pubblica amministrazione inserendo personale con specifiche competenze tecniche e nei settori dell' innovazione e della digitalizzazione». Giovannini ha ricordato che 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, tre 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. Quarantasei 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 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. Tra le opere ferroviarie, inserite nel Dpcm che ha



Giovannini: bene il via libera delle commissioni parlamentari al commissariamento di 58 opere infrastrutturali per un valore di 66 miliardi di euro

«Va ricordato - ha precisato il ministro - che il ricorso al commissariamento non deve essere la prassi»

Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, ha espresso soddisfazione per i pareri positivi espressi ieri dalla Commissione Lavori pubblici del Senato e dalle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera allo schema di decreto del presidente del Consiglio dei ministri relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento. «Ora - ha sottolineato Giovannini - è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere importanti per lo sviluppo del nostro Paese, attese da molto tempo da cittadini e imprese. Procederemo subito con il perfezionamento dell' iter del Dpcm affinché i commissari possano avviare il proprio lavoro. Ne beneficerà tutto il Paese 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».

Rilevando che «sarà richiesto un impegno straordinario dei commissari, delle imprese e, in particolare, di chi lavorerà nei cantieri», a tal proposito il ministro ha richiamato il protocollo sottoscritto con le parti sociali lo scorso dicembre 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.

Giovannini ha specificato che «si tratta solo di un primo passo. 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 (ieri, ndr ) dal Parlamento e dalla Conferenza - ha spiegato - 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 e rafforzare la pubblica amministrazione inserendo personale con specifiche competenze tecniche e nei settori dell' innovazione e della digitalizzazione».

Giovannini ha ricordato che nel complesso le opere soggette al commissariamento sono 14 infrastrutture stradali, 16 infrastrutture ferroviarie, una metropolitana (la metro linea C di Roma), 12

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



## Informare

### Focus

---

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.

## Informazioni Marittime

### Focus

## Infrastrutture, via libera al commissariamento di 58 grandi opere

*Il ministro Giovannini: "Ora procediamo rapidamente per realizzarle e per questo monitoreremo trimestralmente gli avanzamenti"*

Ripartono 58 grandi opere infrastrutturali per un valore di 66 miliardi di euro. 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. Le opere. 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 per l' individuazione. 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. Un primo passo "Ora procediamo rapidamente per realizzarle e per questo monitoreremo trimestralmente gli avanzamenti", dice il ministro Giovannini. "Si tratta solo di un primo passo. 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 e rafforzare la Pubblica amministrazione inserendo personale con specifiche competenze tecniche e nei settori dell' innovazione e della digitalizzazione". Gli interventi ferroviari. 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. Le infrastrutture stradali 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,



## Informazioni Marittime

### Focus

---

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.

### Via libera al commissariamento di 58 opere per un valore di 66 miliardi di euro

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 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 portuali, 3 infrastrutture idriche, 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 e rafforzare la Pubblica amministrazione inserendo personale con specifiche competenze





## Sea Reporter

### Focus

---

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.

## Progetti e appalti più semplici, Paita: I commissari restano figure fondamentali

Roma -Le osservazioni del ministro Giovannini sul Codice degli appalti non possono che trovarci d'accordo: attraverso le proposte contenute nel Piano Shock avanzammo obiezioni analoghe già un anno fa. Lo afferma in una nota Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera, a proposito dell'intervista del ministro a Repubblica. Per questo concordiamo spiega sui problemi rilevati da Giovannini non solo sulla fase procedurale ma anche su quella progettuale, autorizzativa e, aggiungo, anche il tema degli espropri. A proposito di questi tre ultimi aspetti, il Piano Shock indicava già la strada a nostro avviso da percorrere con una semplificazione dei livelli progettuali, eliminandone uno, un alleggerimento della fase autorizzativa per evitare almeno le lungaggini dei dialoghi tra ministeri in particolare quello dei Trasporti e dell'Ambiente e una strategia sulla velocizzazione della fase espropriativa. Siamo per questo disponibili a lavorare fin da subito mettendo a disposizione il patrimonio di idee rappresentato dal Piano Shock anche attraverso il ruolo rilevante di Teresa Bellanova nella materia. Paita aggiunge: Quanto ai commissari, siamo d'accordo sul fatto che sia necessario un intervento organico per regolare la materia ma bisogna anche fare attenzione perché al momento si tratta dell'unico strumento davvero a disposizione per velocizzare la realizzazione delle opere fondamentali. Unico e prezioso perché se è vero che il modello Genova può essere considerato un caso a sé, in Italia esistono diverse altre opere, come per esempio il ponte di Albiano, che presentano caratteristiche analoghe e devono essere realizzate sul sedime esistente. Occorre per questo a nostro avviso una riflessione perché evitare di perdere uno strumento in molti contesti irrinunciabile e decisivo, conclude.



## Canoni demaniali: come saranno ridotti

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



## L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA Port Authority e tasse: tutti (o quasi) in Corte di Giustizia?

Il nostro collaboratore e avvocato Luca Brandimarte, advisor for EU and legal affairs anche in Assarmatori, affronta oggi il tema riguardante la Port Authority e tasse. ROMA Affrontiamo nuovamente la tematica della natura giuridica delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e soprattutto della tassazione dei nostri porti che, oggi più di ieri, è oggetto di un apertissimo dibattito. Ciò a seguito della ormai nota e dibattuta decisione della Commissione europea del dicembre scorso con la quale l'Italia è stata invitata ad abolire le esenzioni dall'imposta sul reddito delle società di cui beneficiano le AdSP in quanto si tratterebbe di aiuto esistente incompatibile con il mercato interno e quindi con la normativa vigente in materia di aiuti di Stato. La decisione è il frutto di anni di verifiche e avvertimenti della Commissione che, oggi, chiede alle autorità italiane l'adozione di tale misura e la sua concreta applicazione nell'ordinamento interno per i redditi generati da attività economiche entro il 2022. Ora è chiaro come il mancato adeguamento ai dettami unionali possa portare non solo ad una procedura d'infrazione ma anche a possibili conseguenze (in negativo) sull'accesso alle misure di aiuto previste per l'Italia nell'ambito del Recovery Fund volto al rilancio dell'intero settore marittimo-portuale in risposta alla attuale situazione emergenziale. Fermo

quanto sopra, tuttavia, avverso tale decisione è ovviamente possibile ricorrere alla CGUE; ricorso che, sebbene ad oggi non sia stato presentato dall'Italia (avendo perso di fatto l'occasione di adire in via diretta gli organi giurisdizionali unionali), è stato comunque annunciato a gran voce dalle singole AdSP che quasi certamente entro l'inizio del mese prossimo non perderanno l'occasione di dire la loro nanti il giudice europeo. In sintesi, lo stato dell'arte della questione è il seguente. Da un lato, la linea difensiva fin qui sostenuta dalle Autorità italiane può essere riassunta, tra le altre, nel fatto che: (i) le AdSP non possono essere imprese né svolgere attività economiche in quanto enti pubblici non economici ed autonomi sotto il profilo amministrativo, organizzativo, finanziario e di bilancio; (ii) l'assentimento delle concessioni demaniali non ha scopo di lucro ed i relativi canoni non sono assimilabili ai corrispettivi per la fornitura e/o l'offerta di beni e servizi; (iii) detti canoni, in quanto definiti ex lege, sono assimilabili alle imposte versate dal concessionario per accedere al mercato portuale e pertanto le AdSP, facendo da mero tramite dello Stato in tale contesto, non possono intervenire in alcun modo sul prezzo del servizio e quindi non esercitano attività economica. Dall'altro lato, invece, la posizione della Commissione (ribadita nella decisione) che fa seguito ad una approfondita disamina della normativa italiana e delle osservazioni pervenute nel corso dell'indagine continua a ritenere incompatibile il regime di tassazione dei porti italiani con la normativa unionale in materia di aiuti. Sul punto, infatti, viene precisato che: (i) le AdSP rientrano nella nozione di impresa ai sensi della normativa antitrust nella misura in cui, in linea con la casistica della Corte di Giustizia, la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento; (ii) la locazione di un bene demaniale dietro il pagamento di corrispettivo costituisce attività economica; (iii) i canoni concessori sono, di fatto, assimilabili non ad imposte, bensì a remunerazioni versate per la fornitura di beni e servizi specifici; (iv) essendo la maggior parte dei porti attivi nei traffici internazionali e sussistendo concorrenza non solo unionale ma anche interna nel momento in cui il livello dei canoni concessori applicati può incidere sulla scelta dei singoli operatori di stabilirsi ed investire in un porto rispetto ad un altro ciò può incidere sulla concorrenza e sugli scambi intracomunitari. In conclusione, è chiaro che la questione in esame è molto





## La Gazzetta Marittima

### Focus

---

complessa e che i suoi risvolti potrebbero senz'altro avere delle conseguenze anche per l'utenza dei nostri porti (concessionari inclusi). Certo è che qualora fosse accertato, anche a livello unionale, che le **AdSP** sono da considerarsi imprese ai fini della normativa antitrust (principio peraltro già affermato da un giudice di prime cure italiano nel corso del 2019 ed oggetto di un nostro precedente articolo sul tema), l'attuale impianto dovrà essere rivisto. Senz'altro, se la posizione della Commissione fosse confermata dal giudice europeo, tra i numerosi risvolti pratici, un possibile effetto potrebbe essere quello di far venir meno la discrezionalità amministrativa (oggi quasi assoluta) dell'ente gestore del porto; il che vorrebbe dire che (ad esempio) in caso di interventi infrastrutturali realizzati a favore di un concessionario a scapito di un di lui concorrente, la parte che dovesse sentirsi discriminata dalla scelta dell'**AdSP** in quanto ritenuta tale da alterare ingiustificatamente la concorrenza del porto di riferimento potrebbe ricorrere al tribunale delle imprese invece che alla magistratura amministrativa. In ogni caso, nel sottolineare la necessità che anche nei nostri porti si crei una vera ed unitaria comunità portuale, non resta altro che attendere il risultato di quello che dovrebbe essere l'oramai prossimo fronte comune delle singole **AdSP** davanti al giudice eurounitario.