



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 17 marzo 2021**



Prime Pagine

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

Primo Piano

17/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 3 Parità di genere: Assoporti lancia Women in Transport	25
------------	--	----

Trieste

17/03/2021	Il Piccolo Pagina 18 «Attivare la zona franca in porto» Operatori in pressing sul governo	26
------------	---	----

17/03/2021	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 28	TIZIANA CARPINELLI	27
<hr/>			
17/03/2021	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 28	GIULIO GARAU	29
<hr/>			
16/03/2021	FerPress		30
<hr/>			
16/03/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	32
<hr/>			
16/03/2021	Shipping Italy		34
<hr/>			
16/03/2021	Shipping Italy		36
<hr/>			
17/03/2021	La Gazzetta Marittima		37
<hr/>			

Venezia

17/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23	G.FAV.	38
<hr/>			
17/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23	ALBERTO VITUCCI	39
<hr/>			
17/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23	A.V.	40
<hr/>			
17/03/2021	Il Gazzettino Pagina 37		41
<hr/>			
17/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		42
<hr/>			
17/03/2021	La Gazzetta Marittima		43
<hr/>			
16/03/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	45
<hr/>			

Savona, Vado

17/03/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 38		46
<hr/>			
17/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19	SILVIA CAMPESE	47
<hr/>			
16/03/2021	PrimoCanale.it		48
<hr/>			
17/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 21	G.V.	49
<hr/>			
17/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 23	SILVIA CAMPESE	50
<hr/>			
17/03/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 38		51
<hr/>			
16/03/2021	Il Vostro Giornale		52
<hr/>			
16/03/2021	Savona News		53
<hr/>			

16/03/2021	Savona News		55
<hr/>			
Demolizione fabbricato ex bagni Madonnetta, comitati Margonara: "Venga salvaguardato l' arenile tenendolo pulito"			

Genova, Voltri

17/03/2021	Il Secolo XIX	Pagina 14	ALBERTO GHIARA	56
<hr/>				
Psa Genova rafforza i link con la Svizzera				
17/03/2021	La Gazzetta Marittima			57
<hr/>				
In partenza a Genova primo corso per le agenzie				

La Spezia

17/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 21	L.IV.L.IV.	58
<hr/>				
«Favorevole a spedire i container di notte a Santo Stefano Magra»				
17/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 21	L.IV.L.IV.	59
<hr/>				
Ancoraggio al Garibaldi, sono cominciati i lavori				
17/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 17	SI.CO.	60
<hr/>				
Hub vaccinale al Palacrociere Sarà gestito dalla sanità privata				
17/03/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 34		61
<hr/>				
Vaccini, farmacie in pista Avanti col Pala-crociere				
16/03/2021	Citta della Spezia			62
<hr/>				
Fotografia, torna il premio promosso dai mitilicoltori				

Ravenna

17/03/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 25		63
<hr/>				
La rete dell' Emilia-Romagna per aiutare la logistica sostenibile				

Marina di Carrara

17/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 47		64
<hr/>				
«Il retroporto l' ho salvato dal fallimento» Nardi: non ho firmato i contratti d' affitto				
17/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 53		66
<hr/>				
Cronisti in erba, focus sul porto Il tema proposto dall' Authority				
16/03/2021	Voce Apuana		Redazione	67
<hr/>				
Porto Carrara, Dello lacono esce di scena: il nuovo ad di Fhp è Alessandro Becce				

Livorno

17/03/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 16	Silvia Pieraccini	68
<hr/>				
Porto di Livorno, piano di rilancio condizionato dal via alla maxi darsena				
17/03/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 16	S.Pi.	69
<hr/>				
«Entro l' anno pronto il bando, i cantieri saranno aperti nel 2022»				
17/03/2021	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 3		70
<hr/>				
LIVORNO, IL PRIMO GIORNO DI GUERRIERI «AVANTI SENZA TENTENNAMENTI OBIETTIVO L'EUROPA OLTRE IL BRENNERO				
17/03/2021	La Gazzetta Marittima			71
<hr/>				
Guerrieri di lotta e di governo				

17/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 2	72
<hr/>		
Livorno: Darsena Europa presto nella pianificazione Comitato gestione approva		
16/03/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	73
<hr/>		
Darsena Europa e Lotto 0: intervista a Francesco Gazzetti		
16/03/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	74
<hr/>		
L'Ispra rassicura: problema delle cozze non è senza soluzione		
17/03/2021	La Gazzetta Marittima	75
<hr/>		
Le cozze al comando		
17/03/2021	La Gazzetta Marittima	76
<hr/>		
Tavola rotonda RETE su logistica e portualità		
17/03/2021	La Gazzetta Marittima	77
<hr/>		
Così il porto digitale nel 2030		

Piombino, Isola d' Elba

17/03/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 23	79
<hr/>		
«La Regione si attivi per i controlli sui porti»		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

17/03/2021	Corriere Adriatico Pagina 6 <i>Maria Cristina Benedetti</i>	80
<hr/>		
«Orte-Falconara Vietato perdere un'occasione da 510 milioni»		
17/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 37	82
<hr/>		
Porto e ferrovia: arrivano 600 milioni		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/03/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	83
<hr/>		
L' Authority forma lavoratori per le Autostrade del mare		
17/03/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	84
<hr/>		
Porto e kitesurf sulla nuova costa		
17/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 14	85
<hr/>		
Di Majo è tornato a fare l' avvocato		
16/03/2021	CivOnline	86
<hr/>		
Pnrr e porto di Civitavecchia, Usb: "Un' altra occasione persa"		

Napoli

16/03/2021	Informare	87
<hr/>		
A gennaio il traffico delle merci nel porto di Napoli è calato del -13,0%, a Salerno è cresciuto del +7,4%		
16/03/2021	Informazioni Marittime	88
<hr/>		
Campania dei porti, gennaio altalenante. Bene i container a Napoli e i rotabili a Salerno		

Brindisi

16/03/2021	Brindisi Report	89
<hr/>		
"Themis", le coste e i porti al centro del progetto Grecia-Italia		

16/03/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	90
<hr/>			
PRESENTAZIONE DEL PROGETTO THEMIS - TERRITORIAL AND MARITIME NETWORK SUPPORTING THE SMALL CRUISES DEVELOPMENT			
<hr/>			

16/03/2021	Informazioni Marittime		91
<hr/>			
Maria De Luca presidente Propeller Club di Brindisi			
<hr/>			

Taranto

17/03/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 12	92
<hr/>			
Porto, convenzione con la Regione			
<hr/>			

17/03/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 13	93
<hr/>			
Waterfront Mar Grande una pioggia di milioni			
<hr/>			

16/03/2021	Ansa		95
<hr/>			
Taranto, 32 mln per progetto Waterfront Mar Grande			
<hr/>			

16/03/2021	Informazioni Marittime		96
<hr/>			
A Taranto 32 milioni per il Waterfront del Mar Grande			
<hr/>			

16/03/2021	FerPress		97
<hr/>			
Porto Taranto: ok a convenzione tra Regione, ASSET PUGLIA e AdSP Ionio per progettazione, gestione, esecuzione opere pubbliche			
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

17/03/2021	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 1	98
<hr/>			
A Gioia Tauro ok al bilancio dell'Authority			
<hr/>			

16/03/2021	Corriere Marittimo		99
<hr/>			
Lo sviluppo dei porti dell'Authority di Gioia Tauro - Bilancio 2021 e Piano opere			
<hr/>			

16/03/2021	Sea Reporter		100
<hr/>			
Porto di Gioia Tauro, approvato il Bilancio 2021			
<hr/>			

17/03/2021	La Gazzetta Marittima		101
<hr/>			
Dragaggi ed ecosistema nei porti di Gioia Tauro			
<hr/>			

Olbia Golfo Aranci

17/03/2021	La Nuova Sardegna	Pagina 2	<i>DI SERENA LULLIA</i> 102
<hr/>			
Controlli agli arrivi: il sistema va già in tilt			
<hr/>			

17/03/2021	L'Unione Sarda	Pagina 2	104
<hr/>			
«A Olbia controlli fantasma» La Protezione civile: non è vero			
<hr/>			

17/03/2021	L'Unione Sarda	Pagina 2	106
<hr/>			
«Positivi non fermati allo sbarco»			
<hr/>			

16/03/2021	Ansa		107
<hr/>			
Sardegna bianca: M5s, flop controlli in porto a Olbia			
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

17/03/2021	Gazzetta del Sud	Pagina 24	108
<hr/>			
Il Teatro in Fiera, il waterfront e «i dibattiti del giorno dopo»			
<hr/>			

16/03/2021	TempoStretto		<i>Redazione</i> 110
<hr/>			
Fiera di Messina, D'Alia: "il dibattito del giorno dopo"			
<hr/>			

Catania

17/03/2021	La Sicilia	Pagina 12	112
<hr/>			
Anche tre vigili urbani e un finanziere-politico in affari col clan Cappello			
<hr/>			

Focus

17/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 14	<i>ALBERTO GHIARA</i>	115
<hr/>			
17/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3		116
<hr/>			
17/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		117
<hr/>			
16/03/2021	Ansa		118
<hr/>			
16/03/2021	Ship Mag		119
<hr/>			
16/03/2021	Ship Mag		120
<hr/>			
17/03/2021	La Gazzetta Marittima		121
<hr/>			
17/03/2021	La Gazzetta Marittima		122
<hr/>			
17/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2		123
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI



Champions: oggi Bayern-Lazio Atalanta, niente impresa Il Real vince e va ai quarti
di **Alessandro Bocci, Matteo Magri**
e **Mario Sconceri** alle pagine 40 e 41

Domani gratis
Dieta vegana in sicurezza per equilibrare l'intestino
Ma attenzione alle carenze in edicola con il quotidiano il supplemento Salute

STANCO e AFFATICATO?
Prolife
RITROVA la tua GRINTA

Il ministro Speranza: «Tutto è dipeso dai dati della Germania». Nuove regole: nei locali distanza di due metri. Ieri 502 vittime

«Pronti a ripartire con i vaccini»

Asse Draghi-Macron dopo lo stop. L'Ema decide domani su AstraZeneca: più benefici che rischi

DILEMMI (E SCELTE)

di **Antonio Polito**

«L'inglese ama immaginarsi sul mare, il tedesco in una foresta», diceva Elias Canetti. Dunque il primo sa che il rischio è la sola via al successo, il secondo cerca innanzitutto la sicurezza, e le subordina tutto il resto. Le due polarità europee sono davanti ai nostri occhi in queste ore. La Gran Bretagna ha scelto un approccio utilitaristico al tema dei vaccini, fondato sul calcolo costi-benefici; la Germania ha sospeso la distribuzione di AstraZeneca, sulla base del principio di precauzione.

continua a pagina 26

IL DIFFICILE EQUILIBRIO

di **Luigi Ripamonti**

La sospensione del vaccino AstraZeneca, al di là delle considerazioni tecniche sul caso specifico, può suggerire qualche riflessione su atteggiamenti e posizioni che si sono susseguiti nei mesi appena trascorsi a proposito delle procedure di autorizzazione dei vaccini da parte dell'Ema, l'Agenzia Europea del farmaco (e a discendere dell'italiana Aifa) e dell'americana Fda (Food and Drug Administration).

continua a pagina 8

AstraZeneca, Italia e Francia pronte a ripartire assieme. Asse tra Draghi e Macron in attesa delle analisi sui dati del vaccino anglo-svedese da parte di Emma, che ha già sottolineato come siano «più i benefici dei rischi». Il ministro Speranza ha spiegato che il blocco è dipeso dalla Germania. Nuovo documento dell'Iss con regole per contrastare le varianti del virus: a tavola distanti due metri. Ieri 502 morti.

da pagina 2 a pagina 10

FARMACI, INTERESSI, POTERE

Una guerra poco segreta

di **Federico Fubini**

Il 29 gennaio scorso Emmanuel Macron si lascia sfuggire una delle affermazioni potenzialmente più impegnative della sua intera carriera politica.

continua a pagina 8

GIANNELLI

IL RACCONTO
DIARIO DI UNA SCONFITTA
LA VITA VUOTA DEI NOSTRI FIGLI
di **Silvia Avallone**
Siamo tornati al punto di partenza. Il ciliegio di là dai vetri sta mettendo le gemme. La primavera scorsa lo abbiamo guardato fiorire e fruttificare durante il lockdown, allungando le braccia oltre la finestra per provare a sfiorarlo

continua a pagina 11

La storia Una ricercatrice ha creato un sito dedicato ai prigionieri



Giovanbattista Esposito, detto Titta, fu catturato in Africa e portato come prigioniero in Australia. Tornò in Italia alla fine della guerra

L'australiana che fa rivivere il passato dei soldati italiani

di **Amelia Esposito**

Ha raccolto le storie dei militari italiani catturati dagli Alleati e poi deportati in Australia. Joanne Tapiolas ha creato un database e il progetto «Finding nonno» per ritrovare nomi e vicende dei nostri soldati.

a pagina 23

L'INCHIESTA GEO-POLITICA

Un'occhiata al mondo di Biden: chi conta di più?



Dalla Cina al Medio Oriente. L'Europa e l'Africa. Come cambia la politica estera americana con l'avvento del presidente Joe Biden. Nuove strategie, alleanze da ripensare. Le sfide che attendono l'Amministrazione Usa dopo l'era Trump.

alle pagine 18 e 19
a cura di **Viviana Mazza**

L'ANNUNCIO PER LE GRANDI FINO A GIUGNO

Piccole imprese, esteso il blocco dei licenziamenti a fine ottobre

di **Enrico Marro**

Il blocco dei licenziamenti sarà prorogato fino alla fine di ottobre per tutti i lavoratori che hanno diritto alla cassa integrazione in deroga. Sette mesi in più, rispetto all'attuale scadenza del 31 marzo, di cui beneficeranno le piccole e le piccolissime aziende, anche quelle che hanno un solo dipendente. Questo il piano del ministro del Lavoro Andrea Orlando. Per i lavoratori delle imprese più grandi, con la cassa integrazione ordinaria, il blocco dei licenziamenti sarà prorogato di tre mesi, fino alla fine di giugno.

a pagina 29

FRENATA SULLA CANDIDATURA DI GUALTIERI

Roma prima spina per Letta

di **Alessandro Trocino**

a pagina 12

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Luigi 14

Che utilità potranno mai avere, nel XXI secolo, i numeri romani? Infondono l'autorità della Storia ai nomi con cui si accompagnano. Lo sanno bene gli organizzatori del massimo evento sportivo americano, la cui recente cinquantacinquesima edizione si intitolava Super Bowl LV. Il guaio è che non lo sanno più gli eredi della tradizione latina. I francesi hanno approfittato della distrazione pandemica per togliere i numeri romani dai principali musei di Parigi. E così Luigi XIV è diventato Luigi 14, come la sigla di un taxi o la storica maglia di Johan Cruyff.

«I numeri romani non possono diventare un ostacolo alla comprensione», ha spiegato la curatrice del museo Carnavalet, Noémie Giard. Ai tempi di Luigi XVI-16 le avrebbero tagliato la testa per molto me-

no. Noi gliela risparmiamo volentieri, a condizione però che la usi. Perché questa storia dei numeri romani è la sintesi perfetta della catastrofe culturale in corso: prima non si insegnano le cose, e poi le si eliminano per non far sentire a disagio chi non le sa. Con buona pace di madame Giard, i numeri romani andrebbero difesi proprio perché sono «un ostacolo alla comprensione», dal momento che gli ostacoli servono per imparare a saltare. Un'educazione pianeggiante non è un traguardo, ma una sventura. Lo sosteneva già il suo connazionale Montaigne al capitolo XXV del Libro I dei Saggi, e chissà cos'altro sarebbe stato capace di aggiungere, se avesse saputo che un giorno qualcuno li avrebbe trasformati in 25 e 1.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BLINDARTE
WWW.BLINDARTE.COM

SELEZIONE OPERE ASTE 25 E 27 MAGGIO E ASTE ONLINE A TEMPO

info@blindarte.com
081 2395261 (sede Napoli)
02 36565440 (sede Milano)

BLINDHOUSE
CUSTODIA VALORI E BENI DAL 1979

ASTE ONLINE A TEMPO IN CORSO
WWW.BLINDARTE.COM

Jan Fabre - *Figli, Revelatio, 2000*
Aquisilato il 10 dicembre 2020
nell'asta di arte moderna e contemporanea

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 DD Milano
 10317
 9 771120 498008



La guerra della Regione alla Raggi sulle discariche finisce con l'arresto della dg Tosini, "totalmente asservita" all'imprenditore Lozza, nuovo re della monnezza



Mercoledì 17 marzo 2021 - Anno 13 - n° 75
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

IL DIRIGENTE D'AMATO

Pfizer a Barclays: "La terza dose è un grande affare"

» CANNAVÒ A PAG. 5

CINGOLANI-GIOVANNINI

Arriva un altro Sbloccacantieri per il Recovery

» DELLA SALA A PAG. 7

GANDINI, EPIDEMIOLOGA

"Le aule luoghi più sicuri anche con la variante"

» AMBROSI A PAG. 6

L'EX GIUDICE TURONE

"Così scoprimmo la P2, club occulto da Licio a Silvio"



» BARBACETTO A PAG. 10 - 11

» GASTROPOLITICA

Indovina chi viene a cena: Brunetta cuoco per Landini

» Antonello Caporale

"Cipolla, sedano, carota, un po' d'aglio. I borlotti (tenuti ammollo dalla sera prima), una patata, rosmarino, pelati e poi, se si vuole, un culetto di prosciutto cotto. Quindi i maltagliati, fatti a mano però". Non sappiamo se Renato Brunetta abbia proposto a Cgil, Cisl e Uil, per riformare la Pubblica amministrazione, la sua pasta e fagioli, ma sappiamo che la riforma è stata inghiottita da Maurizio Landini. A PAG. 20



ASTRAZENECA Nel giorno dei 502 morti e dei ricoveri a +860

Caos AZ, dosi buttate e altre 400mila saltate per 5 giorni

» Dopo lo stop ai vaccini, ci vorrà tempo prima di riprendere il ritmo delle somministrazioni. Il governo stima in 200 mila le dosi da recuperare, però saranno almeno il doppio

» MANTOVANI, MARRA, PACELLI E RONCHETTI A PAG. 2-3



Mannelli

IL VIZIACCIO DELL'AUTOEROISMO



CON LA SCUSA DEL COVID CONTI DI 4 MILIARDI, RIMBORSI PER 1,6

Regioni, spese folli sgonfiate da Arcuri



QUANTO VALE IL SUO SCALPO LA LOMBARDIA E LE MARCHE GLI HAN CHIESTO INDIETRO IL DOPIO DEGL'IMPORTI DOVUTI, LA SICILIA IL TRIPLO

» PROIETTI A PAG. 4

LO STORICO VIÑAS

"Spagna, l'ombra del franchismo: stabilità a rischio"



» GROSSI A PAG. 18

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro I sondaggi di Brad Letta a pag. 9
- Ranieri Draghi, un silenzio assurdo a pag. 13
- Lerner Viminale: Zaki no, Suárez sì a pag. 9
- Settis Gli Usa vendono musei a pag. 21
- Truzzi 100 parole per dire Sinistra a pag. 13
- Robecchi Macché voto ai 16enni a pag. 13

IL PIANETA ROSSO

Dall'astrofisica ai libri: tutti pazzi per Marte

» ANTONIUCI A PAG. 22



La cattiveria

Il gen. Figliuolo riscrive il piano vaccini alla luce del caso AstraZeneca: "Ok, vaccineremo solo i secondi che passano"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Come non detto

» Marco Travaglio

È una vera vergogna che Giuseppe Conte, schiavo di Trump e di Casalino, grillino e dunque servo dei No Vax alla Sara Cunial, sospenda per tre giorni il vaccino AstraZeneca fotendosi del Verbo della Scienza, fregandosi delle rassicurazioni di Ema, Aifa, Iss, Cts, Cts, Ministro della Salute e generalissimo-commissarissimo Figliuolo con tutti quei nastrini sul fianco sinistr-sinistr! dell'uniforme (e non avete visto il retro), gettando così nel panico decine di migliaia di italiani in attesa della prima o della seconda dose, compromettendo il Piano Vaccinale presentato in pompa magna domenica già da buttare lunedì per lo stop di almeno 72 ore e perché molta gente non si vaccinerà comunque più o pretenderà una dose di Pfizer o di Moderna o di Johnson&Johnson anziché una dell'antidoto britannico ormai spattanato, o magari una di Sputnik o di Sinopharm, così favorendo pure i suoi amichetti russi e cinesi, e quel che è peggio non ci ha neppure messo la faccia - lui così prodigo di conferenze stampa, videomessaggi e dirette Facebook - lasciando un'intera Nazione nel terrore e allo sbando senza uno straccio di spiegazione, una parola di conforto, una frase di rassicurazione, una sillaba di informazione e facendo in un giorno, da solo, molti più danni di tutto l'esercito mondiale dei No Vax in tutta la loro vita, con una gigantesca iniezione di sfiducia impossibile da cancellare, ed esponendo le massime autorità sanitarie dello Stato a una figura barbina, avendolo costretto a rimangiarsi tutte le garanzie sull'infondatezza dei sospetti su eccessi, trombosi, ezemi, unghie incarnite e altre reazioni avverse post-AstraZeneca, confondendo - da premier per caso, incapace, incompetente, inesperto, inetto, diletante allo sbaraglio qual è! "avvocato del popolo", scelto per disperazione dal movimento del comico genovese, dell'"uno vale uno" e della piattaforma tarocca Rousseau - la *consecutio temporum* col nesso causale, l'immunità da Covid con l'immortalità, e regalando un formidabile assist alla peggior destra negazionista anti-europeista sovranista nemica della scienza, della competenza e del progresso, con cui del resto il Fregoli di Volturara Appula governava prima di mettersi col Pd, e infatti il suo vecchio sodale Salvini ora ha buon gioco a manifestare in piazza Montecitorio con la Meloni e poi a occupare il Parlamento per protesta contro il disastro politico, scientifico e comunicativo denunciato da tutti i giornali, tg e talk show e aggravato dal fatto che il decreto Ristori, pronto da due mesi e più, continua a non arrivare, ergo si dimetta subito, sparisca per sempre e lasci il campo al Governo dei Migliori. Ah no, scusate, non era lui. Come non detto.



il Giornale



MERCOLEDÌ 17 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 64 - 1.50 euro*

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

**DALLA CUCCHI A DI MATTEO
LIBERA ESPRESSIONE
A INTERMITTENZA
(GRAZIE AL SISTEMA)**

di **Alessandro Sallusti**

L'altro giorno Ilaria Cucchi, sorella di Stefano - morto nel 2009 in seguito anche a percosse ricevute dai carabinieri che lo avevano arrestato - è stata assolta dal Tribunale di Milano in una causa di diffamazione che le aveva intentato Matteo Salvini. «Parla sotto effetto del Mojito, è uno sciacallo», aveva detto la signora riferendosi a un post del leader leghista e per i giudici si è trattato di parole che «pur ben dure, rientrano nel diritto di critica».

Siamo d'accordo, non ovviamente nel merito - secondo noi Salvini non è uno sciacallo - ma per la «libertà di espressione» riconosciuta alla signora Cucchi che semmai dovrebbe provare lei da sola vergogna per quelle parole. E saremmo ancora più d'accordo se altrettanta libertà che viene riconosciuta a chi offende Salvini venisse lasciata anche a tutti noi, a prescindere dal soggetto in questione.

Purtroppo non è così. Io, per esempio, sono sotto processo per avere definito «megalomane» il super magistrato Di Matteo (chi volesse scommettere sulla mia assoluzione potrebbe diventare ricco, tanto poche sono le possibilità di vittoria) e ieri il collega Augusto Minzolini è stato rinviato a giudizio per aver definito su un post «demente» la sindaca Raggi dopo essere caduto in motorino su una delle tante buche nelle strade di Roma lasciate aperte dal Comune per incuria e incompetenza.

Quindi si può dire che Salvini è un ubriaccone sciacallo, non che Di Matteo sia megalomane (che fra l'altro non è un'offesa ma un giudizio soggettivo) e la Raggi una demente nel non far svolgere basilari lavori di manutenzione. La libertà di espressione e di critica, come si vede, non uguale per tutti. Parliamo di quisquillie? Solo apparentemente, perché sono quisquillie che ben si integrano al «Sistema» raccontato da Palamara, cioè quello di una giustizia orientata, anche nelle piccole cose, in base a credo politico di chi la amministra combinato con quello di chi la subisce, all'appartenenza a questa o quella casta.

Non può esistere una libertà di opinione a corrente alternata, quello che vale per la signora Cucchi deve valere per chiunque. Altrimenti siamo in un regime, un regime giudiziario come purtroppo è molto probabile che sia.

DOPO UNA CADUTA IN MOTO

**Rischio il processo
per le buche della Raggi**

di **Augusto Minzolini**

«**C**he cosa è, dunque, l'onestà in politica? L'onestà politica non è altro che la capacità politica: come l'onestà del medico e del chirurgo è la sua capacità di medico e di chirurgo, che non rovina e assassina la gente con la propria insipienza condita di buone intenzioni e di svariata e teoriche conoscenze». Avevo in mente queste parole di Benedetto Croce quando il 5 agosto del 2017, caduto per la terza volta nel giro di qualche mese in motorino sul viale che costeggia (...)

segue a pagina 13

IERI PICCO DI VITTIME

Il Covid fa 500 morti Il vaccino nessuno

Il caso di Biella? Un semplice infarto. Governo e Ue: ripartire con AstraZeneca. E Berlino fa affari con Pfizer

DRAGHI RIVOLUZIONA IL CTS. NUOVE REGOLE ANTI-VIRUS

■ Continua la polemica sullo stop all'inoculazione di AstraZeneca, ma nel frattempo in un giorno il Covid fa altre 502 vittime, il numero più alto da fine gennaio. Draghi cambia tutto il Cts: Locatelli coordinatore e Brusaferrò portavoce. Nuove misure anti-virus: 2 metri di distanza, la quarantena torna di 14 giorni in caso di varianti e la devono rispettare anche i vaccinati.

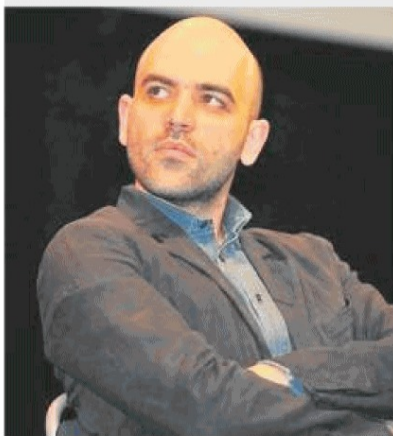
servizi da pagina 2 a pagina 10

RICOVERATO IN OSPEDALE

**Saviano ha le coliche e delira:
«Colpa di chi mi attacca»**

di **Paolo Bracalini**

a pagina 15



VITTIMISMO Roberto Saviano se l'è presa con chi lo critica

IN ORDINE SPARSO

**L'Europa in ritardo
la Germania in fuga
e l'unità perduta**

di **Vittorio Macioce**

a pagina 3

LEZIONI CANCELLATE SINE DIE

**L'Italia al presente
snobba la scuola
e ignora il futuro**

di **Pier Luigi del Viscovo**

a pagina 9

IL GIUDIZIO DEGLI ITALIANI

**Promosso il siero
ma bocciata
la comunicazione**

di **Riccardo Pelliccetti**

a pagina 5

LA STORIA DELLE VACCINAZIONI

**Dal vaiolo alla polio
la medicina avanza
tra paure infondate**

di **Matteo Sacchi**

a pagina 8

DENUNCIA DI «SAVE THE CHILDREN» IN MOZAMBICO

**L'ultimo orrore dell'Isis:
«Decapitano i bambini»**

Fausto Biloslavo

■ Bambini decapitati dallo Stato islamico, massacri di civili fatti a pezzi a colpi di machede, truppe governative e mercenari, che non vanno per il sottile, 670mila profughi e una terra ricca di gas e rubini, che ha attirato l'attenzione dell'Eni. Nell'Africa dimenticata, una costola sanguinaria del Califato sta seminando il terrore infestando il nord est del Mozambico.

a pagina 16

FEDE E FINANZIAMENTI

**Se Elton John
sfida il Vaticano
sulle coppie gay**

Serena Sartini

■ Elton John si scaglia contro il pronunciamento della Dottrina della Fede che ha bocciato le unioni omosessuali. «Come può il Vaticano rifiutarsi di benedire i matrimoni gay perché sono peccato, ma trarre felicemente profitto investendo milioni in *Rocketman*, un film che celebra la mia scoperta della felicità grazie al mio matrimonio con David?», scrive su Twitter la popstar britannica, lanciando anche un hashtag piuttosto chiaro, #hypocrisy (ipocrisia, ndr), e taggando sia Vatican News che il Papa in persona. Sul suo profilo la popstar conta quasi un milione di follower, l'impatto mediatico è planetario.

a pagina 16

L'ESEMPLARE PIÙ PESANTE AL MONDO

**La ciliegia record pesa 26,4 grammi:
nata a Ferrara dopo anni di ricerche**

Tiziana Paolucci

Una ciliegia della varietà «Sweet Stephany» proveniente dal ceraseto sperimentale dell'azienda di Salvi Vivai a Runco di Portomaggiore, in provincia di Ferrara, con i suoi 26,45 grammi ha scalzato il precedente record di 23,93 grammi. Una squadra di esperti l'ha inserita a pieno titolo nel Guinness dei primati. Dietro questa ciliegia ci sono dieci anni di ricerche.

a pagina 18

INTERVISTA ALLA PAUSINI

**«All'Oscar
mi manda Sophia
Che orgoglio
cantare per l'Italia»**

Paolo Giordano

a pagina 24

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.
PROVA **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.

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO), IL SERVIZIO DI SPEDIZIONE È ART. 1 C.D. (MILANO)



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 17 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, il giurista del lavoro Piero Martello

Rider, senza contratto esplodono i ricorsi «Non è ancora tardi»

A.Gianni in Lombardia



Lodi, il giallo di Giorgio Medaglia

Cadavere nell'Adda La madre: sparito anche il suo casco

D'Elia in Lombardia



AstraZeneca sotto esame, Ue ottimista

Ema anticipa il verdetto di domani: i benefici superano di gran lunga i rischi. Asse Draghi-Macron: «Pronti a ripartire subito»
L'autopsia sul prof di Biella ha stabilito che è morto d'infarto. La filosofa: «La paura ci paralizza ma il rischio zero non esiste»

Servizi da p. 3 a p. 6

Verifiche necessarie, ma...

Ecco perché credo ancora in quel vaccino

Silvio Garattini

In Gran Bretagna più di 12 milioni di persone sono state immunizzate con il vaccino AstraZeneca senza che si siano manifestati effetti collaterali importanti. Di contro si sono registrati drastici cali della mortalità nelle fasce di popolazione vaccinate, soprattutto tra gli anziani. Dal punto di vista scientifico, tutto ciò conferma l'importanza del sottoporsi alla vaccinazione sia a tutela della propria salute che di quella della comunità in cui si vive. I tre casi di decessi che si sono verificati in Italia hanno suscitato un allarme, a mio avviso, infondato, non essendoci evidenza di un nesso causale tra i due eventi. Ogni anno in Italia muoiono 600mila persone, cioè più di mille al giorno.

Continua a pagina 2

LA SOPRAVVIVENZA QUOTIDIANA DI UNA FAMIGLIA MOLTO NUMEROSA
MAMMA ROSSELLA: «GIOCO DI SQUADRA, MA QUESTA NON È SCUOLA»



La famiglia Vescovi: padre, madre e dieci figli Vivono a Macerata

DIECI PICCOLI IN DAD

Gentili a pagina 7

DALLE CITTÀ

Milano

Uccise la compagna per i soldi: patteggiamento e sconto di pena

Calderola nelle Cronache

Milano

Il tetto della Galleria in vetro e in ferro Cura da 300mila euro

Mingoia nelle Cronache

Pavia

Emergenza casa Nell'ex macello venti nuovi alloggi

Marziani nelle Cronache



Niente benedizioni alle unioni omosessuali

Elton John contro il Papa «Che ipocrisia sui gay»

Jannello a pagina 10



Già nel 1937 si progettava l'invasione dell'isola

La lista nera dei nazisti «Gli inglesi da far sparire»

Giardina a pagina 23

SECURITY 60
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LABELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIEFFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60 PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTÀ

MADE IN ITALY

www.security60.it

www.tecnometalsystem.it





Le Monde diplomatique

IN EDICOLA CON IL MANIFESTO Vaccini, l'ostacolo dei brevetti; Alibaba epopea cinese; favorire l'incontro delle lotte; assalto ai parchi africani



Domani l'Extraterrestre

RICICLO Il business dell'e-commerce. Inchiesta sulla destinazione finale della montagna di imballaggi di cartone consegnati a domicilio



Culture

INTERVISTA Quei «sortilegi» tra peste e biscotti del vento rintracciati dalla scrittrice Bianca Pitomo
Arianna Di Genova pagina 10

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 17 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 64

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

GIOVEDÌ LA VALUTAZIONE DELL'AGENZIA EUROPEA DEL FARMACO

L'Ema rassicura, ma l'analisi continua

Il giorno dopo lo stop alle somministrazioni del vaccino AstraZeneca, l'Agenzia del farmaco europea (Ema) ribadisce che «i benefici superano i rischi». Ieri Emer Cooke, direttrice esecutiva dell'Agenzia, ha spiegato: «Gli esperti sono impegnati a fondo per valutare le

evidenze a disposizione per un'analisi completa», ma «per avere una valutazione finale del Comitato per la valutazione dei rischi della farmacovigilanza occorrerà attendere il pomeriggio di giovedì». L'attenzione degli esperti Ema si concentra su trenta casi. Il Paul

Ehrlich Institut, l'equivalente tedesco dell'Aifa, avrebbe indicazioni di un legame tra la vaccinazione contro il coronavirus con il preparato AstraZeneca e alcuni casi di trombosi cerebrale venosa. In Germania il governo è sotto pressione.

CAPOCCI, CANETTA A PAGINA 5

LA CURVA SALE, OLTRE 500 I MORTI

Ridotti a 12 i componenti del Cts

Era una delle richieste del centrodestra a Draghi: asciugare l'assetto del Comitato tecnico scientifico, con portavoce unico. Una struttura più con-

trollabile per l'esecutivo. Ieri l'annuncio: componenti ridotti a 12, coordinatore Franco Locatelli, Silvio Brusafiero portavoce unico. **POLLICE A PAGINA 5**

Il ministro della transizione ecologica Roberto Cingolani foto LaPresse



L'uomo delle stelle

«La vera fonte energetica universale saranno le stelle». Alla sua prima uscita il ministro della transizione ecologica Roberto Cingolani espone il suo programma al parlamento: investimenti per l'idrogeno verde e la fusione nucleare. Le critiche di Greenpeace e Legambiente **pagina 6**

Enrico Letta
I molti propositi e i fragorosi silenzi

MAXIMO VILLONE
Letta ha avuto dall'assemblea del Pd l'equivalente virtuale di una standing ovation: 860 sì, 2 no e 4 astenuti. Certo si può dubitare che abbia conquistato davvero tutti con il suo discorso.
— segue a pagina 14 —

Depressione del Pil
Alla base c'è la dipendenza tecnologica

D. PALMA, R. ROMANO
Prima Ciocca e poi Manfredi e Nencioni, sul manifesto, ancor prima Pennacchi, hanno dedicato energie ad intercettare la debolezza e/o forza-limiti e/o occasioni dell'assetto economico e industriale dell'Italia.
— segue a pagina 15 —

La somma delle crisi
Il dopo Covid non sia un ritorno al come eravamo

LUIGI PANDOLFI
Si avverte uno scarto insopportabile tra il discorso pubblico e la realtà delle cose. I segni della pandemia sulla società sono già profondi, ma non c'è alcun cambiamento rispetto ai problemi sul tappeto.
— segue a pagina 15 —

Isocrazia
Dalla passività alla strategia dell'Empowerment

STEFANO BONAGA
Vorremmo partire proponendo una definizione ontologica del populismo, distinta da una sua descrizione fenomenologica. L'ontologia del populismo è caratterizzata dalla de-politicizzazione diffusa e crescente della società.
— segue a pagina 14 —

all'interno

Roma Gualtieri candidato Letta chiede la coalizione
GIULIANO SANTORO **PAGINA 2**

Letta «Il mio non sarà un Pd in ginocchio da Draghi»
ANDREA CARUGATI **PAGINA 3**

Fratoinni «Alleati sì, ma idee alternative alla destra»
G. SAN. **PAGINA 2**

DEB HAALAND
Una ministra nativa, mai vista in America



Nazione Indiana in festa per la svolta storica all'Interior, il ministero che gestisce le terre federali: «Finalmente abbiamo non una voce amica, ma una voce nostra». Un'estremista del «New Green Deal» per la destra, che teme le sue scelte sulle controversie ambientali. **CELADA A PAGINA 7**

VERITÀ SU REGENI
La polizia di al-Sisi addestrata dall'Italia



Tra il 2018 e il 2019, sotto i governi Gentiloni e Conte 1, la Polizia di Stato italiana ha svolto due corsi di addestramento per agenti del regime egiziano di al-Sisi. Nello stesso periodo Italia ed Egitto hanno formato una ventina di paesi africani in funzione anti-immigrazione. **MAZZEO A PAGINA 9**

Lele Corvi



Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. GigaCRM/232103
10317
9 770025 214300





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXXV - N° 75 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 17 Marzo 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A SICHA E PROCIDA, "IL MATTINO" • "LE OSPINIE", EURO LX

Il personaggio
Addio De Stefano
l'ultimo maestro
Nei suoi quadri
Purlo del Sud
Pasquale Esposito a pag. 15



Al via il 12 giugno
Con 159 spettacoli
il Teatro Festival
sfida la pandemia
Luciano Giannini a pag. 14



La scoperta
Bibbia, la storia
infinita: in Israele
spuntano
nuovi frammenti
Mariagiovanna Capone a pag. 12



«I morti non legati ai vaccini»

►Primi esami sulle persone decedute dopo il siero AstraZeneca: vittime per cause naturali
L'Ena verso il via libera: rischi inferiori ai benefici. Draghi e Macron: pronti a ripartire subito

L'analisi

**FORNIRE
TUTTI I DATI
PER ZITTIRE
GLI SCETTICI**

Luca Ricolfi

Mentre milioni di cittadini europei, spaventati dalle notizie sui decessi avvenuti dopo la somministrazione del vaccino AstraZeneca, si interrogano sui rischi della vaccinazione, le autorità sanitarie nazionali ed europee aspirano all'impossibile: rassicurare senza fornire i dati completi.

In questo articolo proverò a dire come vede la situazione un sociologo abituato a lavorare con i dati, ma prima di qualsiasi cosa devo fare una premessa. Oggi nel mondo una discussione aperta e disinibita sui vantaggi e rischi dei vaccini è possibile solo in una manciata di paesi, e precisamente nei paesi che, avendo sostanzialmente estirpato il virus, sono in grado di scegliere fra avviare e non avviare una vaccinazione di massa. In Giappone, Australia, Nuova Zelanda, Corea del Sud, sembra che, finora, sia prevalsa la scelta di vaccinare molto poco, non sappiamo se per aspettare di vedere come andranno le cose altrove, o per il timore che proprio la vaccinazione di massa favorisca la formazione di nuove varianti, più trasmissibili e/o più pericolose.

Continua a pag. 35

Le indagini delle Procure sul decesso di 7 persone a cui è somministrato AstraZeneca: per gli esperti non c'è nesso tra l'inoculazione del vaccino e i decessi avvenuti per cause naturali. «Il rapporto costi benefici è ancora a favore del vaccino di AstraZeneca», dice la direttrice di Ena, Emer Cooke. La Cooke ha spiegato che si indaga anche sui singoli lotti per capire se c'è stato un problema di produzione, ma non è l'ipotesi più probabile. L'agenzia va verso il via libera al siero. Asse Draghi-Macron: pronti a ripartire subito.

Evangelisti, Gentili, Scarpa e servizi da pag. 2 a 6

Virus&affari

Sicurezza delle dosi e cure Covid "tempesta" di fake news sull'Italia

Valentino Di Giacomo a pag. 4

Le raccomandazioni

È allarme varianti: a tavola mantenere due metri di distanza

Con la mascherina abbassata al ristorante servono più di due metri di distanziamento: è una delle raccomandazioni che arrivano dall'Inail, dall'Iss, dal ministero della Salute e dall'Aifa sulle misure di prevenzione e controllo del contagio in tema di varianti.

Mangani a pag. 6

Mascherine, l'import dei misteri le inglesi meno care delle cinesi

Gianni Molinari a pag. 7

Le campagne del Mattino Il ricordo dell'Eav nella metro e lo sfregio a San Pietro a Paternò



Franco Della Corte (a destra nella foto) con la moglie e i figli

Il murale della legalità per il vigilante ucciso

Leandro Del Gaudio in Cronaca



Il nuovo altare allestito in memoria del giovane boss Gallo

La sfida della camorra nuovo altare per il boss

Giuseppe Crimaldi in Cronaca

Il dibattito
Se anche il Pd di Letta nasconde la visione Sud

Nando Santonastaso

Non bastano certo poche parole, tanto importanti quanto peraltro scontate, per capire come e con quale attenzione il Pd di Enrico Letta si occuperà del Mezzogiorno. Era lecito però attendersi ben altro che "il Sud deve crescere di più sulla scia di quanto impostato dal governo Conte", unico riferimento diretto del neosegretario a quella che, in verità, proprio con l'esecutivo giallorosso è stata una priorità riconosciuta ed enfatizzata.

Continua a pag. 35

Vent'anni dopo
L'eredità di Marco Biagi ancora da completare

Sergio Beraldo

«Ogni processo di modernizzazione avviene con travaglio, insomma pagando anche prezzi alti alla conflittualità».

Così scriveva Marco Biagi in un articolo pubblicato e postumo sul Sole24ore. Tragico presagio di un destino che egli stesso avvertiva forse come ineluttabile, dopo l'assassinio di Massimo D'Antona.

Continua a pag. 35

Arzano, la generosità di un imprenditore
Il papà che trasforma l'azienda in un centro contro l'autismo

Giuliana Covella

Il più piccolo ha 3 anni e mezzo, il più grande 34. In un'ex fabbrica in via Traversa Limatola, ad Arzano, è nata una realtà per minori e adulti autistici che arrivano da diversi comuni dell'area a Nord di Napoli e anche dal quartiere di Secondigliano grazie a un papà, Antonio Calicci, che per amore del figlio Carlo ha lasciato il precedente lavoro e ha conseguito la qualifica di

tecnico sportivo per ragazzi disabili. Così nella sede del vecchio fustificio di calzature di sua proprietà oggi Antonio ha creato il centro polifunzionale che ospita l'associazione "Noi Possiamo Onlus". Qui bambini e ragazzi imparano la manipolazione con l'arte della pizza e fanno sport. «Il sistema sanitario qui non funziona e se non ci prendiamo cura noi dei nostri figli restano abbandonati al loro destino, perché la società li emargina».

In Cronaca

La Buona Spesa non solo a parole
RICERCA • SOSTEGNO • TERRITORIO

tu acquisti, noi doniamo!
senza spendere di più

come?

- FAI ALMENO 30 EURO DI SPESA
- PER OGNI SPESA MD DONERÀ 1 € AL BANCO ALIMENTARE
- APRI L'APP MD NELLA SEZIONE GOODIFY
- SE LO DESIDERI, PUOI SELEZIONARE LA REGIONE A CUI DESTINARE LA DONAZIONE
- SCANSIONA IL QR CODE BENEFICO CHE TI RIVELA IL NOME DELLO SCENTRINO DELLA TUA SPESA

MD ha scelto come partner strategico **Goodify** per sostenere **Banco Alimentare**

Con la tua spesa puoi aiutare Banco Alimentare e insieme possiamo fare arrivare un segnale di fiducia a milioni di persone. *Pochi donano i alimentari spregevoli.*

INIZIATIVA VALIDA IN TUTTI I PUNTI VENDITA ADERENTI

MAGGIORI DETTAGLI SU MDSPALIT.it





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143 - N° 75
ITALIA
Sped. in A.P. DL352/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DGB RM

NAZIONALE



Mercoledì 17 Marzo 2021 • S. Patrizio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La polemica
Luigi XIV diventa 14
aboliti i numeri romani
nei musei parigini
Gli storici insorgono
Pierantozzi a pag. 22



Champions, Atalanta fuori
In campo per l'orgoglio
con il Bayern Monaco
Inzaghi sceglie la Lazio 2
Caso tamponi, è rinvio
Nello Sport



Il Messaggero
GOAL!
ilmessaggero.it/sport

Confronto Italia-Gb
I numeri
che mancano
per valutare
l'emergenza

Luca Ricolfi

Mentre milioni di cittadini europei, spaventati dalle notizie sui decessi avvenuti dopo la somministrazione del vaccino AstraZeneca, si interrogano sui rischi della vaccinazione, le autorità sanitarie nazionali ed europee aspirano all'impossibile: rassicurare senza fornire dati completi.

In questo articolo proverò a dire come vede la situazione un sociologo abituato a lavorare con i dati, ma prima di qualsiasi cosa devo fare una premessa. Oggi nel mondo una discussione aperta e disinibita su vantaggi e rischi dei vaccini è possibile solo in una manciata di Paesi, e precisamente nei Paesi che, avendo sostanzialmente estirpato il virus, sono in grado di scegliere fra avviare e non avviare una vaccinazione di massa.

In Giappone, Australia, Nuova Zelanda, Corea del Sud sembra che, finora, sia prevalsa la scelta di vaccinare molto poco, non sappiamo se per aspettare di vedere come andranno le cose altrove, o per il timore che proprio la vaccinazione di massa favorisca la formazione di nuove varianti, più trasmissibili e/o più pericolose.

La nostra situazione, in Italia e nella maggior parte degli Stati europei, è del tutto diversa. Noi abbiamo scelto di mitigare l'epidemia, non di sradicarla. E avendo scoperto che non siamo in grado né di convivere con il virus, né di sradicarlo, ci siamo trovati di fronte ad un'unica alternativa.

Continua a pag. 18

«Decessi non legati al vaccino»

►Le autopsie sulle persone morte dopo l'immunizzazione escludono collegamenti con il siero L'Ema: più benefici che incognite. Il blocco AstraZeneca fino a domani. Il piano del governo

ROMA «Il rapporto costi benefici è ancora a favore del vaccino di AstraZeneca», lo assicura la direttrice di Ema, l'irlandese Emer Cooke: domani l'esito ufficiale della verifica. E in Italia emerge dalle autopsie che gli ultimi decessi denunciati «non sono legati al vaccino». Intanto il premier Mario Draghi si sente con Emmanuel Macron e annuncia: «Pronti a ripartire subito se arriva il sì a Ema».

Evangelisti, Gentili, Malfetano, Mangani, Mozzetti e Scarpa da pag. 2 a pag. 5

L'intervista: «L'Aifa è da ripensare»

Salvini: «Rischio logiche economiche dietro la guerra ai sieri, pasticcio Ue»

Mario Ajello

«Hanno fatto la guerra ad alcuni vaccini solo per logiche economiche», il leader della Lega Matteo Salvini in una intervista a



Il Messaggero: «Il pasticcio in corso conferma il totale fallimento dell'Europa». E ancora: «Sono convinto che si debba ripensare alla governance per Aifa, chi sbaglia paga».

A pag. 6

Ma il Nazareno: «Niente è ancora deciso»

Gualtieri è pronto a candidarsi per Letta la prima grana è Roma

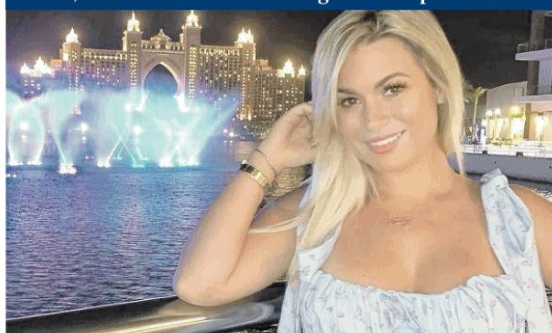
ROMA L'ex ministro Roberto Gualtieri è pronto a correre per il Campidoglio, anche se il Nazareno per ora frena: «È un ottimo nome, ma nulla deciso», dico-



no. A breve l'incontro con il nuovo segretario Enrico Letta. Nel Pd prima andrebbero sciolte le questioni Raggi e Cailenda.

A pag. 9

Francia, Carla Moreau e il malocchio agli avversari per vincere in tv



Al reality con i riti vudù

Carla Moreau, 24 anni, in corsa al reality Pierantozzi a pag. 13

Stop licenziamenti fino ad ottobre per chi non ha la Cig

►La misura riguarda oltre 500 mila lavoratori Pronti 10 miliardi per rifinanziare il Reddito

ROMA Lo stop ai licenziamenti resta. Anche se in modo differenziato. Nelle grandi aziende, quelle che possono usufruire della cassa integrazione ordinaria (industria ed edilizia), non sarà possibile licenziare fino al 30 giugno. Nelle altre attività, lo stop resta fino all'autunno, quando si suppone sarà varata la riforma che estenderà gli ammortizzatori sociali a tutti.

Bassi e Franzese a pag. 8

Dopo Google

Facebook si accorda e in Australia paga le news di Murdoch

Roberta Amoroso

Il colosso alla fine capitola. Facebook in Australia pagherà le news del gruppo Murdoch.

A pag. 14

Neonato salvato al Bambino Gesù, la madre aveva perso due figli

«Operazione miracolo, Matteo è con me»

ROMA «Ho realizzato tre volte il sogno di aspettare un figlio, ma tutte le gravidanze si sono trasformate in un incubo. Oggi finalmente posso stringere tra le braccia il piccolo Matteo grazie ai medici del Bambino Gesù». Monica, giovane mamma di Matera, lo chiama «intervento miracolo». A salvare il neonato, venuto alla luce alla 25ª settimana, un intervento dell'équipe multidisciplinare dell'ospedale pediatrico romano.



Carbone a pag. 12

Attacchi ai villaggi

Jihad in Mozambico
orrore senza limiti
«Decapitati a 11 anni»

ROMA Mozambico, orrore Jihad: bimbi decapitati a 11 anni. La denuncia di Save the Children: «Il massacro nell'attacco a un villaggio». Una mamma: «Se avessi difeso mio figlio, avrebbero ucciso anche i fratelli». Le violenze contro la popolazione durano dal 2017.

Tinazzi a pag. 11

TORO, AL LAVORO PER IL FUTURO

Buogiorno, Toro! È una prerogativa di Saturno creare successi anche quando è in aspetto positivo, figuratevi quanto può essere aspro se c'è Luna contro. Però l'intuito che nasce con questa combinazione è spesso la chiave di un prossimo successo, profitta. Occupatevi anche dell'amore - l'altro o l'altra, sta preparando una lunga lista dei vostri difetti. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

HAI SCRITTO UN LIBRO?

INVIACI IL TUO INEDITO ENTRO IL 27/03/2021

inediti@gruppoalbatros.com

www.gruppoalbatros.it

Riccardo De Col
VISIONI E INCUBI
Racconti horror

In questa raccolta di racconti del terrore rivivono i mostri dell'immaginario e del mito: negromanti, demoni, fantasmi si insinuano nei sogni e nelle esistenze di persone comuni, trasformando le loro vite in incubi senza risveglio.

Albatros Il Filo

* € 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

MERCOLEDÌ 17 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La figlia di Ilenia, uccisa in casa a Faenza

**«Fatemi incontrare mio padre e il killer»
Ma il giudice dice no**

Colombari nel fascicolo regionale



Bologna: lavora al Maggiore

**L'infermiera:
«Io, in trincea con il sorriso»**

Bianchi nel fascicolo regionale



AstraZeneca sotto esame, Ue ottimista

Ema anticipa il verdetto di domani: i benefici superano di gran lunga i rischi. Asse Draghi-Macron: «Pronti a ripartire subito»
L'autopsia sul prof di Biella ha stabilito che è morto d'infarto. La filosofa: «La paura ci paralizza ma il rischio zero non esiste»

Servizi
da p. 3 a p. 6

Verifiche necessarie, ma...

Ecco perché credo ancora in quel vaccino

Silvio Garattini

In Gran Bretagna più di 12 milioni di persone sono state immunizzate con il vaccino AstraZeneca senza che si siano manifestati effetti collaterali importanti. Di contro si sono registrati drastici cali della mortalità nelle fasce di popolazione vaccinate, soprattutto tra gli anziani. Dal punto di vista scientifico, tutto ciò conferma l'importanza del sottoporsi alla vaccinazione sia a tutela della propria salute che di quella della comunità in cui si vive. I tre casi di decessi che si sono verificati in Italia hanno suscitato un allarme, a mio avviso, infondato, non essendoci evidenza di un nesso causale tra i due eventi. Ogni anno in Italia muoiono 600mila persone, cioè più di mille al giorno.

Continua a pagina 2

LA SOPRAVVIVENZA QUOTIDIANA DI UNA FAMIGLIA MOLTO NUMEROSA
MAMMA ROSSELLA: «GIOCO DI SQUADRA, MA QUESTA NON È SCUOLA»



La famiglia Vescovi: padre, madre e dieci figli Vivono a Macerata

DIECI PICCOLI IN DAD

Gentili a pagina 7

DALLE CITTÀ

Bologna, verso le elezioni

**L'annuncio di Lepore:
«Mi candido a sindaco»**

Orsi in Cronaca

Bologna, Grillini seguirà l'iter

Sfoglino Unesco, c'è l'intesa Comune-ministero

Servizio in Cronaca

Bologna, 'Saranno famosi'

Scuola di Musical, arriva lo psicologo per gli studenti

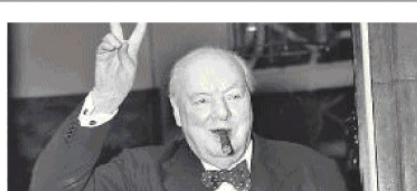
Pacoda in Cronaca



Niente benedizioni alle unioni omosessuali

**Elton John contro il Papa
«Che ipocrisia sui gay»**

Jannello a pagina 10



Già nel 1937 si progettava l'invasione dell'isola

**La lista nera dei nazisti
«Gli inglesi da far sparire»**

Giardina a pagina 23

SECURITY 60®
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LABELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIEFFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60® PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTÀ!

MADE IN ITALY

www.security60.it www.tecnometalsystem.it



AUTOURTITI

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

MERCOLEDÌ 17 MARZO 2021

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXV - NUMERO 64, 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

L'ANNIVERSARIO DELL'UNITÀ

Fratelli d'Italia, l'Italia rispose: 160 anni fa nacque il Belpaese

OLIVA, SCHENONE E SERRI / PAGINE 30 E 31



LA NUOVA PASSIONE SPORTIVA DI FANTANTONIO

Cassano: «Innamorato del padel. Con la racchetta divento umile»

L'INTERVISTA DI DAMIANO BASSO / PAGINA 37



INDICE

Primo piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Commenti	Pagina 11
Economia/ Marittimo	Pagina 12
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 30
Programmi Iv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

TELEFONATA TRA IL PREMIER E MACRON. IN UN GIORNO IN ITALIA 502 MORTI. IL COMITATO TECNICO-SCIENTIFICO SCENDE DA 27 A 12 MEMBRI

Draghi: «Pronti a ripartire» Liguria, saltano 15.000 vaccini

La stima di Alisa per lo stop ad AstraZeneca. L'agenzia europea del farmaco tranquillizza sugli allarmi

2«Per il momento non ci sono indicazioni che il vaccino abbia causato gli episodi di trombosi». Dopo il caos scatenatosi nella giornata di lunedì, quando le autorità nazionali di mezza Europa hanno deciso di sospendere la somministrazione del vaccino di AstraZeneca, l'Agenzia europea del farmaco (Ema) ribadisce che il problema non esiste. E la direttrice, Emer Cooke, più che le possibili reazioni avverse sui vaccinati, teme ora le ripercussioni sull'opinione pubblica. «Ci preoccupano gli effetti di questa decisione sulla fiducia nei vaccini» ha puntualizzato, criticando indirettamente la gestione politica della vicenda. In Italia, dove in un giorno si sono contati 502 morti, il premier Draghi ha assicurato che i vaccini ripartiranno. Ma lo stop ad AstraZeneca, inevitabilmente, fa registrare le prime ripercussioni sulle prenotazioni. In Liguria, Alisa ha calcolato che la sospensione della campagna farà slittare almeno 15 mila vaccinazioni che erano state messe in calendario.

SERVIZI / PAGINE 2-5



Le file di cabine sono già quasi pronte nello stabilimento balneare Bali Beach&Restaurant di Savona

NELLE SPIAGGE LIGURI
VOGLIA DI RIPARTENZA
«SPERIAMO AD APRILE»
PALMESINO / PAGINA 7

IL COMMENTO

MARIO DEAGLIO

IMPARIAMO A CONVIVERE CON I RISCHI

Il Covid-19 produce effetti che vanno oltre il campo medico-sanitario. Uno dei più importanti riguarda il modo di fare le scelte di ogni giorno.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

L'IMMUNIZZAZIONE

Mario De Fazio

A Genova e Spezia due maxi centri gestiti con i privati

In Liguria 50 punti per i vaccini in più dal 29 marzo, quando entreranno in funzione i primi due mega-hub, alla Fiera di Genova e al Palacrociera della Spezia, con una gestione mista.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

ROLLI

VACCINAZIONE DI MASSA

E SE LE DOSI NON ARRIVANO?

VACCINEREMO A SALVE!



IL RETROSCENA

Emanuele Rossi

Obbligo di vaccino per chi lavora in corsia, la Liguria ora frena

Sull'obbligo di vaccino anti-Covid per i sanitari nei reparti la politica ligure frena, come chiesto dai sindacati del comparto e dalla dirigenza dei principali ospedali, a cominciare dal San Martino.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

LE IDEE

Caso Autostrade, il fallimento della politica

ROBERTO ONOFRIO

Il dossier Autostrade, che da mesi si sta cercando di dipanare e che a ogni passaggio finisce invece per addentrarsi in percorsi sempre più labirintici, offre l'ennesima dimostrazione di come le questioni complesse ridicolizzano, alla lunga, la politica un po' semplicistica degli annunci ad effetto. Sono passati esattamente otto mesi dalla notte in cui, il 14 luglio 2020, il premier Giuseppe Conte dichiarava trionfante di aver raggiunto l'accordo per sfilare Autostrade ad Atlantia, ovvero alla famiglia Benetton, e per far entrare lo Stato come maggiore azionista della società, tramite Cassa depositi e prestiti.

SEQUE / PAGINA 11

Se Brunetta scivola sul dottorato

PEPPINO ORTOLEVA

Il 14 marzo il ministro della pubblica amministrazione, Renato Brunetta, ha dichiarato: «Il mio sogno è che per uno che esce entrano due giovani che hanno fatto un dottorato». L'affermazione non ha suscitato particolari commenti, eppure meriterebbe quanto prima una rettifica, anche perché può produrre equivoci e conseguenze impreviste. Che cosa vuole dire, infatti, «fare un dottorato» in Italia? Si tratta di un percorso di studi avanzato, corrispondente a quello che in generale nel mondo viene chiamato Ph.D. (in origine «doctor philosophiae») indirizzato specificamente alla ricerca. Nel sistema universitario italiano i dottorati sono stati introdotti di fatto nel 1983.

SEQUE / PAGINA 11

BUONGIORNO

Questa mi mancava: il processo per la querela sporta da Matteo Salvini nei confronti dei 99 Posse. Per chi lo ignora, i 99 Posse sono un gruppo pop napoletano il cui leader, Luca Persico detto 'O Zulu', qualche anno fa invitò i concittadini a prendere a calci nel sedere il capo leghista, definito «lota» (traduzione: melma, fango). Ora Salvini chiede l'onore ristabilito, e vedremo, mentre non so come sia finita un'altra recente contesa attorno alla dignità, quella di Maurizio Gasparri e del rapper Fedez, vicendevolmente incrinata a colpi di coniglio (il primo al secondo) e maiale (il secondo al primo), e che i due minacciarono di regalare davanti a un giudice. Ricordo una trentina d'anni fa, quando Piero Pelù dei Litfiba introduceva all'istitutivamente una canzone («Bandito del settimo...») urlando

Il fango e il gobbo

MATTIA FELTRI

vecchio e gobetto e fuori dai coglioni a Giulio Andreotti, che però non ritenne di discutere il suo prestigio con un rocker. E si dice di Andreotti, il più fervente censore della Prima repubblica. Ma da lungo tempo il mondo del pop e del rock è animato da un ribellismo irreprensibile, applicato alla fame nel mondo, al disarmo, ai cambiamenti climatici, alla lotta alla mafia, al razzismo, a tutto quanto troverebbe la più calorosa ospitalità in un salotto, o in un tema di quarta di ginnasio. Oggi come oggi anche il ribelle ha bisogno di consenso, e mentre Andreotti non glielo avrebbe mai disputato, se non altro per una questione d'onore, per una questione d'onore Salvini e Gasparri glielo disputano. Non c'è nulla di strano: in fondo politici e cantanti ormai si contendono lo stesso pubblico.

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

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

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

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



€2 in Italia — Mercoledì 17 Marzo 2021 — Anno 157° — Numero 74 — ilssole24ore.com



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni
Industria 4.0:
credito d'imposta
solo se i contributi
sono in regola



Roberto Lenzi
— a pag. 26

Locazioni
Forfettario, stretta
attenuata per gli
affitti brevi sopra
i quattro immobili

Gian Paolo Tosoni
— a pag. 28



FTSE MIB 24261,12 +0,50% | SPREAD BUND 10Y 96,30 +3,10 | €/S 1,1926 +0,05% | BRENT DTD 68,55 -0,81% | **Indici & Numeri** → p. 33-37

Grandi opere, il blocco degli appalti: dal 2017 aperto un cantiere su tre

L'inchiesta

Iter frenato: via ai lavori solo per 31 delle 96 maxiopere bandite o aggiudicate

A Bari il caso della variante ferroviaria: appalto nel 2015, assegnazione in cinque anni

I nodi delle infrastrutture in Italia non sono tanto la mancata programmazione e il percorso minato delle autorizzazioni pre-bando, quanto le gare stesse, con casi di 5 anni tra bando e inizio lavori. Secondo un'inchiesta del Sole 24 Ore, solo 31 delle 96 grandi opere sopra 50 milioni bandite o aggiudicate dal 2017 hanno raggiunto l'avvio dei lavori. Una su tre. Il bilancio peggiora se si guarda al valore: in gara opere per 25,2 miliardi, e le 31 arrivate in cantiere valgono 5 miliardi (il 20%).
Salerno — a pag. 3

L'intervista
GIOVANNINI:
SEMPLIFICARE
A PARTIRE
DAL RECOVERY

di Giorgio Santilli
— a pagina 2



Sostenibili. Enrico Giovannini ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

INFRASTRUTTURE

LA RICHIESTA DELL'ANCE

«Basta deroghe: procedure rapide e manutenzioni»

— Servizio a pagina 3

316

COSTO PER I CANTIERI NEL 2020
milioni persi per il caos in autostrada

MAPPA DEGLI INTERVENTI

Autostrade liguri, blocchi e lavori fino al 2022

Caprino e de Forcade — a pag. 16

STRATEGIE DI CRESCITA



Assicurazioni. La sede di Generali a City Life (Milano)

Generali, Russia nel mirino: sul tavolo dossier da 2 miliardi

Laura Galvagni — a pag. 20

Tassi bancari, l'Italia conviene: boom di soldi tedeschi sui conti

Depositi stranieri

Sempre più famiglie europee aprono conti nelle banche italiane. Ad attrarle sono i tassi, che si presentano più convenienti che in patria. Il fenomeno riguarda soprattutto i risparmiatori tedeschi, dai quali provengono ben 2,6 miliardi del circa 4 miliardi di euro di depositi detenuti da soggetti privati esteri presso gli istituti di credito italiani. Si tratta di un dato quasi quadruplicato rispetto agli 1,1 miliardi registrati nei primi mesi del 2015.
Cellino — a pag. 7

4

INVESTIMENTI ESTERI
Il valore in miliardi dei depositi detenuti presso gli istituti di credito italiani da soggetti privati esteri, a caccia di rendimenti. Sul totale, 2,6 miliardi provengono da risparmiatori tedeschi: le piattaforme fintech favoriscono i flussi transfrontalieri



Presidente Usa. Joe Biden

STATI UNITI

Piano Biden al via: insieme ai vaccini arrivano i dollari

Marco Valsania — a pag. 10



Eni
ottiene componente per produrre biocarburante anche dai rifiuti organici

Luca
ricicla la plastica per darle nuova vita

Eni + Luca è meglio di Eni.

INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA



PANORAMA

LOTTA AL COVID

Draghi e Macron: se c'è il sì dell'Ema ripartono i vaccini AstraZeneca

Con il via libera dell'Ema atteso domani siamo pronti a far ripartire la campagna vaccinale con AstraZeneca. Lo fanno sapere il premier Draghi e il presidente francese Macron. Per l'Ema non ci sono collegamenti tra il vaccino e 30 casi di trombosi in Europa. «Il bilancio rischi-benefici del vaccino resta positivo». — a pagina 8

LA CRESCITA DI ANKARA
In Turchia l'economia torna a correre (+5,9%)

Nonostante il Covid la Turchia nell'ultimo trimestre del 2020 ha registrato una crescita del 5,9%. Solo la Cina ha fatto meglio nel G20. L'inflazione a due cifre resta il problema numero uno. — a pagina 11

SCENARI GLOBALI

LA GUERRA TECNOLOGICA TRA USA E CINA NON È FINITA

di Fabrizio Onida — a pag. 3

MADE IN ITALY

Oreficeria, -28,8% di ricavi
La ripresa parte dall'estero

L'oreficeria, dopo il calo del fatturato 2020 (-28,8%) nell'anno nero della pandemia tenta il rilancio puntando soprattutto sulle esportazioni verso Cina, Stati Uniti, Emirati Arabi e Giappone. — a pagina 15

Lavoro 24

Formazione
Agenti immobiliari, il mercato driver della professione

Paola Dezza — a pagina 18

Centro

Venerdi nelle edicole di Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Abruzzo, Lazio e Molise

24 ilssole24ore.com

La Cina e lo scontro con i Big Tech
Sempre più aspro lo scontro tra Pechino i colossi tech

IL NUOVO SOLE SEI TU
Scarica il coupon sconto per acquistare in edicola il nuovo quotidiano e consulta gratuitamente la versione digitale per 7 giorni anche su App. ilssole24ore.com/prova

Cartiere sotto pressione tra costi e caro energia

Materie prime

In un anno decuplicati i costi del cartone da macero. Cellulosa più cara

Il Covid crea problemi alla filiera della carta, con difficoltà negli approvvigionamenti, aumenti dei costi e rischi per l'operatività degli impianti. Le condizioni del mercato

stanno peggiorando soprattutto sul fronte della carta da macero: nonostante gli obblighi di riciclo si fatica a reperirla in volumi adeguati e il prezzo è più che decuplicato in un anno, passando da 11 euro per tonnellata agli attuali 140 euro, denuncia Assocarta. Costi esorbitanti, che si sommano al forte aumento della bolletta energetica e dei permessi per la CO2. Un macigno insostenibile per le imprese più piccole. Qualcuno comincia a gettare la spugna.
Sissi Bellomo
— a pagina 25

DALLE EX RIVALI APPELLO ALLA UE SULLA CO2

Ceramica, nuova alleanza Italia-Spagna

Jacopo Gilberto — a pag. 16



STUDIO LEGALE
MARCIO LANDOLFI
Tel. 06.45 54 89 45
349 77 13 786

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

STUDIO LEGALE
MARCIO LANDOLFI
Tel. 06.45 54 89 45
349 77 13 786

Mercoledì 17 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 75 - € 1,20
S. Patrizio vescovo

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

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

DOPO ARCURI, UN'ALTRA SORPRESA

La strage degli scienziati di Conte

Draghi cambia il vecchio Cts e sceglie 12 consulenti confermandone solo 5 su 27

Stavolta per evitare il caos ci sarà un unico portavoce il presidente dell'Iss Brusafiero

Ora la sfida è la trasparenza I verbali delle loro riunioni siano pubblicati con rapidità

Il Tempo di Osho

Asse Draghi-Macron sui vaccini: pronti a correre



alle pagine 3 e 4

Nel Lazio scoppia la protesta dei medici costretti a usare quelle vecchie di carta Va in tilt il sistema delle ricette elettroniche

Sport in zona rossa

I romani si consolano con bicicletta e corsa

Lo Russo a pagina 22

... Da giorni nel Lazio il sistema delle ricette elettroniche funziona soltanto «a intermittenza». Un problema per i medici che sono costretti a usare quelle vecchie cartacee e per i pazienti che dopo lunghe attese devono tornare a ritirarle. Bloccato anche il monitoraggio delle liste d'attesa.

Sbraga a pagina 15

La storia di Giuseppe e Rosina

Divisi dal Coronavirus ma si ritrovano in corsia

Buzzelli a pagina 14

DI FRANCO BECHIS
La notizia è arrivata come un fulmine ieri sera poco prima delle otto. Inattesa come tutti i ribaltoni che fin qui zitto zitto ha fatto Mario Draghi. Che ha rivoltato come un calzino il famoso comitato tecnico scientifico, quella struttura roboante (...)

Segue a pagina 3

Oggi vertice sul decreto Sostegni

Cassa Covid per tutto il 2021 Il governo taglierà il Cashback

Caleri a pagina 7

No alle lezioni fino al 30 giugno

Il ministro Bianchi boccia la proroga dell'anno scolastico

Ribezzo a pagina 6

La corsa al Campidoglio

Gualtieri candidato sindaco ma Letta frena gli entusiasmi

Novelli a pagina 19

Pausini in lizza per gli Academy

«Sophia mi ha scelto ma se vinco l'Oscar è tutto merito di papà»



Guadalaxara a pagina 26

la **S** TORACIATA
I discorsi di Draghi hanno molte pause. Tra un discorso e l'altro

PEGASO
Università Telematica
La distanza che ci unisce
"Dietro ogni problema c'è un'opportunità."
Galileo Galilei

Impegna il meglio il tuo tempo, investi sulla tua formazione. Studia online dove vuoi e quando vuoi con la migliore formazione universitaria online d'Italia.

Da oggi studi e sostieni gli esami online.

www.unipegaso.it 800.185.095

Il diario di Maurizio Costanzo
Apprendo, e mi sorprende, che qualcuno ha rilevato che, mano a mano, che la prospettiva di vita si accorcia, noi siamo portati a scegliere per accompagnarci al traguardo finale i veri amici di sempre. Non mi hanno spiegato però come si fa ad avere accanto i veri amici di sempre se questi ultimi, per disgrazia, sono venuti a mancare. Non vorrei che ci dicessero che per accompagnarci alla fine è opportuno organizzare alcune sedute spiritiche. Personalmente credo che ad accompagnarci al traguardo della vita sono solo e soltanto i ricordi delle persone più care. Cesare Pavese diceva alla sua donna: "Verrà la morte e avrà i tuoi occhi".

Mercoledì 17 Marzo 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 63 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus anche se il cappotto è eseguito sulla singola unità

Poggiani a pag. 35

Milano Marketing Festival 2021/ Dall'e-commerce al neuromarketing tutte le grandi sfide per i brand

Francesca Sottilaro, Marco Capisani e Andrea Secchi da pag. 16

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il manuale del SUPERBONUS

Disponibile anche sul sito www.superbonus2021.com

CONCORSI VELOCI

Fondi europei, 2.800 tecnici da assumere negli enti locali

Corisano a pag. 37

Europa, piano verde da 95 mld

La Commissione adotta il progetto strategico per finanziare nei prossimi quattro anni un continente più rispettoso dell'ambiente, climate-neutral e digitalizzato

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Agricoltura - Le quattro circolari Aea sugli importi unitari degli aiuti per le filiere agricole e quelle zootecniche in crisi

Fisco e giustizia - La sentenza della Corte costituzionale sull'imposta di registro

Valentini a pag. 12

Vale 95,5 miliardi di euro il primo Piano strategico di investimenti 2021-2024 che la Commissione europea ha adottato per finanziare un'Europa verde, climate-neutral e pronta per l'era digitale. Il piano strategico «Horizon Europe» è una novità con cui Bruxelles ha definito gli orientamenti strategici per gli investimenti di ricerca e innovazione da finanziare nel prossimo quadriennio.

Paganini a pag. 36

Ricolfi: lockdown dannoso ma inevitabile È il lascito delle scelte del governo Conte

«Il lockdown era una scelta da evitare, nel senso che non si doveva assolutamente arrivare al punto da renderla inevitabile. Ma, una volta concessa al virus una prateria in cui scorrazzare, il coriaceo lascito del governo di Giuseppe Conte, non si poteva far altro che chiudere. Anzi, si dovrebbe chiudere ancora di più e meglio, almeno finché il quoziente di positività, calcolato nel modo ingannevole in cui lo calcolano le autorità sanitarie, non scende sotto l'1-2% (oggi è in prossimità del 7%)». Così Luca Ricolfi, docente di Analisi dei dati, presidente della Fondazione Hume.

Ricciardi a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

A un Gad Lerner col cuore in mano, in stabile adorazione delle navi ongh che pattugliano il Mediterraneo, il direttore del Fatto quotidiano, Marco Tronchetti Provera, si oppone dando ragione alla procura di Trapani: «Salvare i migranti», dice Tronchetti, «è una nobile missione, non c'entra nulla con il mestiere d'accordo con gli scafisti per rilasciare i loro carichi, amarsi in un certo punto del Mediterraneo, far loro risparmiare natanti e carburante, mettersi al riparo da indagini o da arresti, corrotti a bordo per portarli in Italia travestiti da passeri migranti, non intervenire quando picchiano i passeggeri dopo averli depredati, non denunciare i loro scafisti, aiutarli e incoraggiarli nei loro sporchi traffici, a paggio di un reato è una vergogna». Prendere i fatti per quel che sono e analizzarli per quel che dicono è sempre un passo avanti alla ricerca di una verità più vera. Come in questo caso.

Entra nel GRANDE mondo di TIM UNICA.
Hai la **FIBRA** con il **WiFi** certificato dai nostri tecnici

Se hai anche il mobile TIM

Giga illimitati per la famiglia

Negozi TIM | 187 | tim.it

TIM

LA TECNOLOGIA FTTH CON FIBRA È DISPONIBILE IN TUTTE LE AREE COMUNI. L'OFFERTA PUÒ ESSERE SOGGETTA A LIMITAZIONI TECNICHE DI VALENCIA. OGNI CLIENTE CHE SI ADESIONE ALLA LINEA FIBRA DEVE ATTIVARE IL SERVIZIO. IL SERVIZIO È DISPONIBILE PER I CLIENTI TIM UNICA. PER CLIENTI TIM FISSO E MOBILE, LINEA FIBRA DOMICILIATA E LINEE MOBILI CON OFFERTA DATI GIGI. GIGA ILLIMITATI REGALO PER CASCUNA SIM FINO AD UN MASSIMO DI € 500. È GRATUITO PER I CLIENTI TIM UNICA. IL SERVIZIO È DISPONIBILE IN TUTTE LE AREE COMUNI. PER INFORMAZIONI SUL SERVIZIO TIM UNICA, VISITATE IL SITO WWW.TIMUNICA.IT. IL SERVIZIO È DISPONIBILE IN TUTTE LE AREE COMUNI. PER INFORMAZIONI SUL SERVIZIO TIM UNICA, VISITATE IL SITO WWW.TIMUNICA.IT.

Con «Tarr 2021» a € 9,90 in più; Con «Il dizionario dei bilanci 2021» a € 6,00 in più; Con «Il manuale del superbonus» a € 6,00 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 17 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Il caso Moro 43 anni dopo

**I misteri di via Fani
Esame del Dna
sull'ex br Senzani**

Brogioni nel Fascicolo Regionale



Il grido di allarme

**«La Toscana
snobbata
dal Recovery»**

Caroppo nel Fascicolo Regionale



AstraZeneca sotto esame, Ue ottimista

Emu anticipa il verdetto di domani: i benefici superano di gran lunga i rischi. Asse Draghi-Macron: «Pronti a ripartire subito»
L'autopsia sul prof di Biella ha stabilito che è morto d'infarto. La filosofa: «La paura ci paralizza ma il rischio zero non esiste»

Servizi
da p. 3 a p. 6

Verifiche necessarie, ma...

**Ecco perché
credo ancora
in quel vaccino**

Silvio Garattini

In Gran Bretagna più di 12 milioni di persone sono state immunizzate con il vaccino AstraZeneca senza che si siano manifestati effetti collaterali importanti. Di contro si sono registrati drastici cali della mortalità nelle fasce di popolazione vaccinate, soprattutto tra gli anziani. Dal punto di vista scientifico, tutto ciò conferma l'importanza del sottoporsi alla vaccinazione sia a tutela della propria salute che di quella della comunità in cui si vive. I tre casi di decessi che si sono verificati in Italia hanno suscitato un allarme, a mio avviso, infondato, non essendoci evidenza di un nesso causale tra i due eventi. Ogni anno in Italia muoiono 600mila persone, cioè più di mille al giorno.

Continua a pagina 2

LA SOPRAVVIVENZA QUOTIDIANA DI UNA FAMIGLIA MOLTO NUMEROSA
MAMMA ROSSELLA: «GIOCO DI SQUADRA, MA QUESTA NON È SCUOLA»



La famiglia Vescovi: padre, madre e dieci figli Vivono a Macerata

**DIECI PICCOLI
IN DAD**

Gentili a pagina 7

DALLE CITTÀ

Firenze

**Fiorentini in ansia
fuori dal Mandela
«Dateci risposte»**

Baldi in Cronaca

Firenze

**Palazzo Vecchio
dà lo stop
ai piccoli alberghi**

Fichera in Cronaca

Firenze

**Il ministro Bianchi
dà la scossa:
«Scuola pilastro
dello sviluppo»**

Gullè nel Fascicolo Regionale



Niente benedizioni alle unioni omosessuali

**Elton John contro il Papa
«Che ipocrisia sui gay»**

Jannello a pagina 10



Già nel 1937 si progettava l'invasione dell'isola

**La lista nera dei nazisti
«Gli inglesi da far sparire»**

Giardina a pagina 23

SECURITY 60®
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO



L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LAMELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIEFFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60® PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTÀ

www.security60.it

www.tecnometalsystem.it



SCARPA
SHOP ONLINE



MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.

la Repubblica

SCARPA
SCARPA.NET



MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 64

Mercoledì 17 marzo 2021

Oggi con *R-Design*

In Italia € 1,50

Vaccini, ora l'Europa chiede aiuto a Pfizer

L'Ema domani ridarà il via libera a AstraZeneca ma la Ue contratta con l'azienda Usa un aumento delle dosi. È la strategia per recuperare il tempo perduto. Critiche a Von der Leyen. Macron spiazzato da Merkel

Draghi rivoluziona il Cts, via 14 esperti. Al vertice Locatelli e Brusaferrò

di **Alberto D'Argenio**
e **Tonia Mastrobuoni**

«Non ci sono indicazioni che le vaccinazioni con AstraZeneca possano aver provocato le trombosi». Sotto pressione, la direttrice dell'Ema convoca una conferenza stampa.

● a pagina 2
I servizi ● da pagina 3 a pagina 7

Il commento

Ursula nel labirinto

di **Andrea Bonanni**

È molto probabile che domani l'Ema, l'agenzia del farmaco europea, confermi il via libera all'utilizzo del vaccino AstraZeneca smentendo i timori che hanno indotto 17 Paesi, tra cui l'Italia, a sospendere l'inoculazione. La presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, ha fatto sapere che sarebbe prontissima a farselo iniettare. E Bruxelles ha velatamente criticato la decisione dei governi di bloccare l'utilizzo.

● a pagina 26



MAUROBIANI 2021

Viaggio nel grande Nord

Dalla seta al vino la Lombardia ritrova il coraggio

dalla nostra inviata
Brunella Giovara

GRANDATE (COMO)
Nel lieto frastuono dei telai che vanno e vanno, tra lampi d'oro, velluti di seta che scorrono giù dalle macchine e il profumo della stoffa che nasce, si aggira un uomo massiccio e di cattivo umore: «Azienda nata nel 1921, mio nonno ha passato la crisi del '29. Mio padre è sopravvissuto alla guerra. Io vedo gli effetti della pandemia, ed è peggio».

● a pagina 9

Primo scoglio per il segretario Pd

Candidato a Roma, Gualtieri anticipa Letta

di **Mauro Favale** e **Giovanna Vitale** ● a pagina 13 con un commento di **Stefano Folli** ● a pagina 27

Recovery Plan

Più soldi ai migliori della scienza

di **Tito Boeri**
e **Roberto Perotti**

I 121 febbraio quattordici eminenti scienziati italiani hanno rivolto su questo giornale un appello a Mario Draghi, invitandolo a utilizzare il Pnrr per aumentare il finanziamento della ricerca. Gran parte della ricerca è fatta nelle università. Ma come far sì che i maggiori finanziamenti migliorino la qualità della ricerca?

● a pagina 11



Costruiamo una Rai digitale modello Bbc

di **Paolo Garimberti**

La modernizzazione del Paese, che è l'obiettivo di fondo del Recovery Plan, passa anche attraverso un ripensamento del modo di fare informazione. Soprattutto quella del servizio pubblico.

● a pagina 27

Vincitore del Premio Goncourt 2020

Hervé Le Tellier
L'anomalia



1.000.000 di copie vendute in Francia

«Un romanzo meraviglioso.» **Joël Dicker**

Il caso

Così i murali sui criminali diventano icone

di **Isaia Sales**

Nel mondo criminale il culto dei morti ammazzati è molto diffuso, ma rispetto ai morti comuni si esprime con targhe, scritte e altari collocati nei luoghi degli agguati o sui muri dei rioni dove vivevano gli affiliati.

● a pagina 21 con un articolo di **Conchita Sannino**

La Champions



Troppo Real esce di scena anche l'Atalanta

di **Crosetti** e **Currò**
● a pagina 34

L'intervista

Emilio Gentile: "Serve un nuovo Risorgimento"

di **Simonetta Fiori**

I 17 marzo è il compleanno dell'Italia, ma quanti italiani lo sanno? «È stata la festa di una sola occasione, dieci anni fa. E non è mai entrata nel nostro calendario civile». Emilio Gentile è lo storico italiano che da più tempo studia la questione nazionale.

● alle pagine 30 e 31

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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via 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 VN 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Marcolongo "Storie e Miti del Mondo Classico" € 14,40

NZ



L'anniversario 160 anni fa, l'Italia fra interessi e coscienza nazionale
GIANNI OLIVA - PP. 22-23

"Serve lo spirito di Garibaldi"
INTERVISTA A LUCIO VILLARI DI MIRELLA SERRI - P. 23

"Benefici mai così evidenti"
INTERVISTA A EMILIO GENTILE DI MARIO BAUDINO - P. 23

Champions Fuori anche l'Atalanta Oggi la Lazio, ma rischiamo il flop
JACOPO D'ORSI - P. 29

SCARPA
SHOP ONLINE



MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.

LA STAMPA

SCARPA
SCARPA.NET



MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.

MERCOLEDÌ 17 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.75 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

DECESSI: 502 IN UN GIORNO. OSPEDALI SOTTO PRESSIONE. DECRETO SOSTEGNO: ROTTAMATE LE CARTELLE FINO A 5000 EURO

Crisi AstraZeneca, il piano Draghi

Cambia il Cts, Locatelli coordinatore. Mancano 400mila dosi. Figliuolo: "Recuperiamo in due settimane"

L'ANALISI

LA SFIDA CHE L'UE STA PERDENDO

STEFANO STEFANINI

Confesso un po' d'invidia quando telefono ad amici americani e - come la cosa più naturale del mondo - mi dicono di aver ricevuto la seconda dose del vaccino anti-Covid. Ma perché stupirsi? Circa un terzo della popolazione è stato già vaccinato; il loro Presidente ha annunciato che entro maggio ci saranno dosi per tutti. La promessa sarà mantenuta. Dall'invidia passo all'ammirazione. L'America è una superpotenza. Partita male (con Trump) ha pagato un prezzo alto ma si riprende e recupera, come sempre. C'è di meglio però: Israele ha vaccinato tutta la popolazione, gli Emirati due terzi. Sono piccoli Paesi. A quel punto penso all'Europa e passo all'amarrezza. - P. 21

IL CASO

VIRUS, SCHIAFFO AI PAESI POVERI

KARIMA MOUAL

Si diceva, a un anno esatto dalla pandemia, che ne saremmo usciti migliori. Oggi, con grande amarezza, abbiamo la certezza che non sia andata così. È inutile girarci intorno, perché purtroppo sta vincendo il virus anche per la guerra che sui vaccini si sta consumando sotto traccia, tra potenze mondiali con al centro la Commissione Ue e le grandi case farmaceutiche; e lo conferma in maniera plateale l'ultima decisione dei paesi del Wto che hanno messo nero su bianco un verdetto, che oltre a prolungare l'agonia da Covid-19, intende rafforzare quella divisione nel mondo, tra ricchi e poveri. CONTINUA A PAGINA 21

ALESSANDRO BARBERA

Lo farà senza l'enfasi di molti suoi colleghi. Ma il gesto contribuirà a ristabilire la fiducia degli italiani nei vaccini a disposizione. Il caso ha voluto che questa settimana la Regione Lazio inizi a immunizzare gli ultrasessantenni. Così come aveva fatto Mattarella, Draghi, come ogni romano, si prenoterà presto per ricevere la sua dose. Non basterà, ma è un inizio. - P. 23

IL COMMENTO

Il vaccino e quei rischi che dobbiamo accettare

MARIO DEAGLIO

Il Covid-19 produce effetti che vanno oltre il campo medico-sanitario. Uno dei più importanti riguarda il modo di fare le scelte di ogni giorno. - P. 21

L'INTERVISTA

Monti: "Trattato globale per battere la pandemia"

MARCO ZATTERIN

Mario Monti ammette che «in questi mesi, osservando le priorità della politica, abbiamo raggiunto la convinzione che si debba riconsiderare tutto». - P. 7

LE BATTAGLIE DELLE DONNE

Giappone, ragazze via da scuola se non hanno i capelli corvini



CRISTIAN MARTINI GRIMALDI

La battaglia si è consumata in tribunale a Osaka: «Io, discriminata per il colore dei capelli». Il racconto di una ex studentessa ha svelato una pratica nelle scuole giapponesi: imporre agli alunni la tonalità oltre che l'acconciatura. - P. 17

#IAMySong, così le afghane cantano per la loro libertà



GIORDANO STABILE

La lettera arrivata dal provveditorato agli studi di Kabul ha fatto correre un brivido lungo la schiena a tutte le ragazze afghane. Il pensiero è tornato agli anni bui del mullah Omar. - P. 16

L'EMERGENZA COVID

"MA NOI RAGAZZI NON STIAMO BENE"

FEDERICOTADDIA

«L'u. Viola. Marco. Lollo. Piero. Megghie il Ferro. Ma anche i ballerini di break, chi legge nel bar, i bambini che fanno volare i piccioni, i venditori di rose, i turisti, chi fa gli annunci prima degli spettacoli, i baristi che ti chiedono se vuoi il cacao sopra al caffè e il ragazzo che quel giorno sulla panchina aveva detto che ero fighissima...». Anna, 18 anni, bolognese. È lo stralcio del suo personale «Elenco delle persone che mi mancano nella pandemia». - P. 8-9

L'INTERVENTO

IO FIORELLO, VIDI CO PERCHÉ SONO ITALIA

GIUSEPPE FIORELLO

Siamo un Paese, e il Paese è noi. L'Italia è un tessuto umano di cui fanno parte la coscienza, la morale, gli aspetti più rappresentativi, dal sapore di un vino alla forma di una statua firmata da un grande artista. E poi i grandi personaggi, come Falcone e Borsellino, che hanno tenuto alta la nostra dignità, e ancora la cultura, il cinema, il teatro. CONTINUA A PAGINA 21

IL RACCONTO

"È VERO, A 12 ANNI PENSO AL SUICIDIO"

LODOVICO POLETTI

Maria con la carne ferita sulle spalle. Lane di tagliere e foto alle amiche: «Le faccio qui, così nessuno le vede». Maria che andava male a scuola. Maria che giocava con la morte, col diavolo o con quel che lei credeva essere il male, via di fuga e di speranza, più della messa della domenica, da quella vita che le stava stretta. - P. 13

BUONGIORNO

Questa mi mancava: il processo per la querela sporta da Matteo Salvini nei confronti dei 99 Posse. Per chi lo ignora, i 99 Posse sono un gruppo pop napoletano il cui leader, Luca Persico detto 'O Zulu', qualche anno fa invitò i concittadini a prendere a calci nel sedere il capo leghista, definito «lota» (traduzione: melma, fango). Ora Salvini chiede l'onore ristabilito, e vedremo, mentre non so come sia finita un'altra recente contesa attorno alla dignità, quella di Maurizio Gasparri e del rapper Fedez, vicendevolmente incrinata a colpi di coniglio (il primo al secondo) e maiale (il secondo al primo), e che due minacciarono di regolare davanti a un giudice. Ricordo una trentina d'anni fa, quando Piero Pelù dei Litfiba introduceva allusivamente una canzone («Bandito del sertão...») urlando

Il fango e il gobbo

MATTIA FELTRI

vecchio e gobetto e fuori dai coglioni a Giulio Andreotti, che però non ritenne di discutere il suo prestigio con un rocker. E si dice di Andreotti, il più fervente censore della Prima repubblica. Ma da lungo tempo il mondo del pop e del rock è animato da un ribellismo irreprensibile, applicato alla fame nel mondo, al disarmo, ai cambiamenti climatici, alla lotta alla mafia, al razzismo, a tutto quanto troverebbe la più calorosa ospitalità in un salotto, o in un tema di quarta di ginnasio. Oggi come oggi anche il ribelle ha bisogno di consenso, e mentre Andreotti non glielo avrebbe mai disputato, se non altro per una questione d'onore, per una questione d'onore Salvini e Gasparri glielo disputano. Non c'è nulla di strano: in fondo politici e cantanti ormai si contendono lo stesso pubblico.



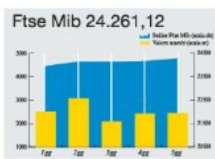
TRAVAGLINI
GATTINARA



9 771122 174003

TRAVAGLINI GATTINARA.IT





BORSA +0,50% 1€ = \$1,1926

BORSE ESTERE	Euro/Nas	7.7819 ▲
Dow Jones	32.884 ▲	
Nasdaq	13.488 ▲	
S&P 500	3.999 ▲	
Francoforta	14.888 ▲	
Zurigo	10.844 ▲	
Londra	6.804 ▲	
Parigi	6.088 ▲	
VALUTE		
Euro-Dollaro	0,8592 ▲	
Euro-Yen	169,26 ▼	
Euro-Fr.	1,1033 ▼	
FUTURE		
Euro-Btp	140,89 ▲	
Caro-Bond	171,78 ▲	
Fino-M3	24,370 ▲	

Il Fittid resterà in Carige e vuole trovare entro l'estate un altro partner per la banca

Dopo il dietrofront di Cassa Centrale il Fondo Interbancario è pronto a posticipare l'uscita dal capitale dell'istituto genovese **Gualtieri a pagina 8**

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Negli Usa in recupero i consumi nel settore lusso

Grazie anche a un tasso di risparmio al livello più alto degli ultimi 40 anni **Camurati in MF Fashion**

Anno XXXIII n. 053 Mercoledì 17 Marzo 2021

€2,00 *Classedificatori*



IN EDICOLA

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMEN LEI

Conti MF Magazine for Fashion n. 108 a €0,20 (100+€ 3,00) - Conti MF Magazine for Living n. 81 a €0,20 (100+€ 3,00)

Spedite in A.P. art. 1-117-4004/001 Milano - (02) 4761-0000 - Ditta: G. Basso & C. s.p.a.

LA GERMANIA SORPASSA L'ITALIA

Riparte il panzer tedesco

Volkswagen presenta i conti e fa il botto in borsa: +6,7% e +36% da inizio 2021. Il colosso punta sull'elettrico e al sorpasso su **Tesla**. Ok anche **Bmw** e **Daimler**. **Stellantis** scommette sulla 500E ma avvia la cig a Melfi. **Alitalia** sul binario morto

VACCINI: RIENTRA LA PAURA SU ASTRAZENECA, MA PER GLI STATI C'È IL RISCHIO-DANNI



VITTIMA DEL LOCKDOWN

Grana inglese per Ferrero: la sua Thorntons chiude tutti i negozi

TRADING

La piattaforma eToro si quota a Wall Street con una spac

SONDAGGIO BANK OF AMERICA

Ai gestori l'inflazione fa più paura del virus Dalio (Bridgewater): alla larga dai bond



VALUE 4 YOU
TRE MODI PER CREARE VALORE

VALUE ACADEMY
Alta formazione e aggiornamento professionale

- MASTERCLASS ON LINE CON IL DOCENTE
- MICROLEARNING: PILLOLE FORMATIVE REGISTRATE
- MASTER E CORSI DI SPECIALIZZAZIONE
- PERCORSI PERSONALIZZATI PER LE AZIENDE

TALENT GARDEN, VIA OSTIENSE 92 - 00154 ROMA

VALUE ADVISORY
Consulenza e supporto a PMI e startup in area Amministrazione, Finanza e Controllo

- FRACTIONAL CFO (PART TIME IN AZIENDA)
- VIRTUAL CFO (DA REMOTO)
- CONTROLLO DI GESTIONE
- BUSINESS PLAN
- PIANI DI RIPRESA POST-COVID

VALUE CLUB
Servizi personalizzati e opportunità di business networking

- EVENTI
- SERVIZI PERSONALIZZATI
- MEMBERSHIP PER PRIVATI, AZIENDE E PROFESSIONISTI

Scan website FIND US ON

+39 069670 1614 - INFO@VALUE4YOU.IT

Bollettino Avvisatore Marittimo

Primo Piano

Parità di genere: Assoporti lancia Women in Transport

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.

The image shows a screenshot of the COSCO SHIPPING website, specifically the shipping schedule section. The header includes the date '17-3-2021' and the page number 'PAG. 3'. The main content is organized into several sections, each representing a different shipping service:

- SERVIZIO NORD EUROPA - NET SERVICE - settimanale**: da Salerno per Rotterdam - Amburgo.
- SERVIZIO STATI UNITI - MENA SERVICE - settimanale**: da Salerno per New York - Port of Spain - Miami.
- SERVIZIO MD1 - settimanale**: da La Spezia - Genova.
- SERVIZIO MD2 - settimanale**: da Genova.
- SERVIZIO PMX - NAPLES EXPRESS - settimanale**: da Napoli via Fiume.
- SERVIZIO AGT - settimanale**: da Riga - Koper - Venezia - Ancona diretta per Fiume - Salonicco.
- SERVIZIO ADR - settimanale**: da Trieste - Koper diretta per Fiume - Ancona - Colombo - Osaka - Singapore - Hong Kong - Shanghai - Ningbo - Dalian.
- SERVIZIO COSMED - settimanale**: da Genova - Napoli.
- SERVIZIO MAE (WEST AFRICA) - ogni 10 giorni**: da La Spezia - Genova.

Each section lists the ports of origin and destination, and provides details about the service frequency and specific routes.

Il Piccolo

Trieste

Al webinar organizzato dal "Propeller Club" di Trieste torna il tema della mancata applicazione di norme sancite nel Trattato di Pace

«Attivare la zona franca in porto» Operatori in pressing sul governo

LORENZO DEGRASSI

Applicare in toto il regime di zona franca al **porto** di **Trieste**. A chiederlo sono gli operatori dello scalo a margine di un webinar organizzato lunedì sera dall'International Propeller Club Port of **Trieste**. Una sessantina gli uditori, tutti protesi ad ascoltare gli interventi di Stefano Zunarelli, professore di diritto della navigazione dell'Università di Bologna, Enrico Samer, presidente e ad di Samer & Co.

Shipping e Stefano Visintin, presidente dell'associazione spedizionieri Fvg. «L' applicazione completa del regime di zona franca in realtà risulta ancora inattuata - ha sottolineato Zunarelli - poiché gli operatori, di fatto, non possono ancora sfruttare appieno le opportunità offerte sulla carta dalle normative che regolano questo principio». Su tutte l' allegato ottavo del Trattato di Pace del 1947, che unito ai decreti commissariali del 1955 e del 1959, dovrebbero garantire quelle franchigie doganali e quelle libertà di accesso, transito e sviluppo economico concesse al **Porto** Franco. Un tema, quello dei benefici della zona franca, diventato non di rado fonte di polemiche, se non addirittura motivo di episodi anche imbarazzanti. «Il **porto** di Bari ha recentemente denunciato una concorrenza sleale da parte di quello di **Trieste** rispetto al resto dei porti adriatici - ha ricordato Samer - ma gli altri scali si dimenticano che il **porto** franco di **Trieste** non è privilegio esclusivo dei triestini, bensì un patrimonio di tutto il Paese. Ed è un fatto che mentre tutti, nel mondo, sognano la zona franca, l' Italia si dimentica di quella principale che ha al suo interno e, anzi, nel corso degli anni l' ha osteggiata apertamente. È un vantaggio che l' Italia deve sfruttare al massimo, perché altrimenti le merci se ne vanno in porti esteri non italiani». Parole alle quali si è unito Stefano Visintin, in rappresentanza degli spedizionieri, chiedendo «che il Governo di Roma inserisca il **porto** di **Trieste** nell' elenco delle aree extra territoriali. È un tema che va risolto dall' Italia e non dall' Unione Europea».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

strategie economiche

Il sindaco: «Il nostro porto deve avere una regia locale»

Dopo la partenza del segretario dell' Autorità Sommariva che si era occupato dello scalo cittadino Cisint chiede sia colmato il vuoto. Vertice con i sindacati

TIZIANA CARPINELLI

In quest' anno complicatissimo Portorosega non è mai entrato in lockdown. L' operatività dello scalo marittimo monfalconese non è stata minata dal virus, anzi, a fine ottobre un' entusiasta Anna Cisint riscuoteva come epilogo del pressing sull' Authority l' impegno della destinazione di una figura tecnica, competente, dedicata al solo porto cittadino, appunto per potenziarlo. Mario Sommariva, nientemeno. È andata come è andata: il tempo di imbastire una soluzione nell' intricata questione delle autorizzazioni e l' ex segretario generale dell' **Autorità di sistema** portuale ha fatto fagotto per più prestigiosi incarichi a La Spezia, con buona pace di Cisint, che comunque per la promozione si è complimentata. Ma la doccia fredda sulla perdita di una risorsa preziosa per il porto di Monfalcone ha creato un «vuoto», che - lo esige la prima cittadina, nonostante il Comune non abbia competenze dirette sull' area, ma si preoccupa per le ricadute occupazionali di ogni industria, attività o area logistica insediata sul territorio - «deve essere colmato». È con questo spirito che ieri mattina il sindaco ha incontrato le rappresentanze sindacali degli operatori portuali (Sasa Culev, segretario generale della Filt-Cgil Gorizia, Marco Rebez, della Uil trasporti Fvg e Giulio Germani della Cisl trasporti regionale) in vista del tavolo di martedì a Portorosega.

Un vertice per affinare la regia e mettere nero su bianco le richieste da portare all' attenzione dell' **Autorità di sistema**, che sarà presente con il presidente Zeno D' Agostino. Nel confronto in municipio, stando al sindaco, si sono affrontati «temi centrali» per l' area, un «porto di interesse nazionale con valenza internazionale».

«Come convenuto anche dai rappresentanti dei sindacati - chiarisce - è necessario che lo scalo di Monfalcone venga riconosciuto per l' importanza che riveste. Dopo la partenza di Sommariva pare invece si sia creato "un vuoto" che ancora non è stato colmato». «È fondamentale - sempre Cisint - che si individuino i responsabili del porto cittadino che, a nostro avviso devono stare qui, per dare immediata risposta alle tante problematiche e non rischiare gravi ritardi nello sviluppo». Uno dei nomi, lo conferma il sindaco, che si sente circolare in queste ore, come possibile riferimento, è quello di Sergio Signore, già direttore dell' Azienda speciale, un profilo ritenuto da più parti credibile, per l' esperienza maturata sul campo. Chiaramente, in questa fase, si tratta di rumors. «Anch' io ho sentito questo nome - dice Cisint -, ma non so nulla. La priorità è ottenere una figura dedicata, competente e tecnica per Monfalcone». I rappresentanti dei lavoratori hanno già chiesto l' istituzione dei RIs di sito come previsto dalla norma e la sede per le organizzazioni sindacali firmatarie del contratto nazionale. «È il momento di affondare il piede sull' acceleratore perché lo sviluppo del nostro porto significa Pil, ma anche e soprattutto occupazione - rincara Cisint -. È fondamentale quindi che con rapidità la governance dia un ruolo di primo piano al porto con la consapevolezza dei temi da gestire».

Si è discusso però anche di concessioni: quando partiranno verranno fatti investimenti da parte delle imprese portuali



che, a detta del Comune, daranno forte impulso ai traffici.

Sindaco e rappresentanti dei lavoratori hanno altresì rimarcato l' esigenza di dar corso agli interventi sull' illuminazione e la sistemazione della pavimentazione-groviera su cui si muovono con i mezzi gli operatori, aspetti in capo all' **Autorità**. Non più tardi di cinque mesi fa Cgil, Cisl e Uil, che già avevano proclamato lo stato di agitazione a luglio, avevano minacciato lo sciopero, denunciando come «si lavori di notte con generatori e infiniti pericoli» e definendo «inadeguato» anche l' impianto



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

antincendio, mentre «la banchina è degna di un porto del terzo mondo».

Cisint ha infine chiesto lo stato dell' arte nella partita relativa agli articoli 17 e di quella sulle imprese portuali. Dai sindacati ha poi «ottenuto raggugli in merito alla gestione dell' applicazione del Ccbl Unico ddi Porti». Le sigle hanno infatti spiegato che si sta terminando il lavoro per rendere univoca la contrattualistica.

Ultimo tema il nodo ferroviario: Monfalcone è il porto più a nord del Mediterraneo e «si riuscirà a crescere e avere ulteriori traffici potenziando infrastruttura e servizio sui binari, che deve svilupparsi ed essere competitivo».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

l' accordo

MarterNeri è tutta di F2i Portorosega fa sistema con Chioggia e Marghera

Il fondo infrastrutturale opera nella gestione dei terminal portuali per rinfuse. La nascita di un operatore integrato per il trasporto ferroviario

GIULIO GARAU

F2i Holding Portuale (Fph) ha concluso l' acquisizione di MarterNeri, da alcuni giorni l' impresa portuale è completamente nelle mani del principale fondo infrastrutturale che proprio ieri ha nominato anche il nuovo amministratore delegato di Fph, Alessandro Becce. La società opera già nei terminal portuali di Carrara, Marghera e Chioggia, ora con l' acquisizione di MarterNeri che opera a Monfalcone e Livorno il nuovo ad controllerà le attività di questi due nuovi scali. Si tratta di una svolta epocale per il porto di Monfalcone, una grande novità dopo decenni di "sopravvivenza". L' entrata in scena di un operatore italiano come Fph, attivo nella gestione dei terminal portuali per rinfuse infatti è il primo segnale di un decollo possibile per Portorosega a pochi mesi della gestione affidata completamente all' **Autorità di sistema**.

Ma le acquisizioni non si fermano qui. F2i infatti è impegnata in una trattativa più che matura per rilevare anche un' altra realtà di rilievo dello scalo, la Compagnia portuale. Una procedura complessa in cui si sta valutando se concludere l' acquisizione creando una sola realtà portuale nello scalo monfalconese oppure lasciare divise le imprese come adesso, pur sempre sotto la stessa proprietà ma con compiti operativi diversi (traffici-operazioni in banchina).

Proprio nei giorni scorsi MarterNeri ha firmato con i sindacati l' accordo per il cambio del contratto di lavoro per gli operatori portuali. Passano al contratto nazionale dei porti 17 persone su 53, gli addetti alle movimentazioni in banchina, come richiesto anche dall' **Autorità di sistema** portuale in vista della riorganizzazione delle aree e le nuove concessioni.

Situazione diversa nella Compagnia portuale dove ci sono oltre 70 addetti e tutti, da anni ormai, hanno il contratto nazionale dei porti.

Con l' arrivo del nuovo ad anche Monfalcone volta pagina e punta all' aumento di traffici facendo **sistema** con un gruppo di porti. Becce infatti è in grado di portare una lunga esperienza internazionale nel settore portuale. È stato ad di Vecon, società del gruppo di Singapore Psa. Precedentemente ha rivestito cariche apicali in attività portuali in Turchia, Croazia, Arabia Saudita. È stato Chief Executive Officer delle attività terminalistiche a Cagliari e La Spezia del gruppo Contship. Dal 2000 al 2004 è stato Presidente dell' **Autorità** portuale Savona-Vado.

F2i con la holding portuale a Monfalcone punta alla nascita di un operatore integrato con il trasporto ferroviario.

Nell' aprile dello scorso anno come è noto il Fondo Ania F2i (soggetto creato da Ania e F2i sgr), ha acquisito il 92,5% di Compagnia Ferroviaria Italiana. E le attività di Monfalcone dovrebbero aggiungersi a quelle presenti in Adriatico, Mestre, e Chioggia (Carrara e Livorno operano sul mar Ligure), già del fondo F2i dal 2019. E il trasferimento di molti traffici da parte di F2i a Monfalcone appare molto probabile considerata la situazione critica in laguna tra Marghera e Venezia viste le chiusure per l' acqua alta.



Propeller Club di Trieste: necessario riconoscimento extradoganalità territoriale per il Porto

(FERPRESS) **Trieste**, 16 MAR Le ragioni storiche che hanno determinato la creazione del **Porto** Franco internazionale di **Trieste**, pur a seguito di recenti interventi sulla normativa, non trovano piena attuazione a più di settant'anni dal Trattato di Pace del Dopoguerra. Un webinar del Propeller Club di **Trieste** ha cercato ieri sera di fare il punto della situazione, anche alla luce delle recenti polemiche apparse sui media nazionali di settore proprio in merito a presunti, immotivati vantaggio dello scalo del Friuli Venezia Giulia. Relatori all'incontro Stefano Zunarelli, docente di Diritto della Navigazione all'Università di Bologna, Stefano Visintin, presidente Confetra FVG e Enrico Samer, presidente e ad di Samer & Co. Shipping SpA. L'incontro è stato introdotto dal professor Stefano Zunarelli, già consulente del governo nazionale. Extradoganalità territoriale, la possibilità di realizzare insediamenti industriali e la scarsa attenzione di politica e istituzioni alla tematiche del riconoscimento effettivo delle norme. Sono state queste le colonne portanti dell'intervento, segnato da una precisa elencazione della normativa che definisce il **Porto** Franco internazionale di **Trieste**. La regolamentazione è

stata spesso letta come residuo bellico piuttosto che regime ben vigente ha ricordato il professor Zunarelli ma è importante partire dal dato letterale delle norme, dalle quali emerge la forza con la quale si è inteso riconoscere certe prerogative, rispetto ad altre realtà portuali. A partire dal Trattato di Pace di Parigi del 1947 (in particolare dall'Allegato VIII) per proseguire con un Decreto commissariale del 1959, fino ai più recenti interventi della legge 84 del 1994, Zunarelli ha posto l'accento sui temi che caratterizzano i Punti franchi del **Porto** di **Trieste**. Si tratta del diritto di accesso senza restrizioni per navi e merci, della possibilità per il Direttore (oggi identificato con il presidente dell'Autorità portuale) di autorizzare lavorazione di merci e stabilire insediamenti industriali, così come dell'opportunità di compiere in completa libertà da ogni vincolo doganale manipolazione e sbarco delle merci, considerate quindi fuori dal territorio doganale dello Stato italiano. Opportunità uniche in Europa per gli operatori portuali così come per chi desiderasse investire in specifiche attività industriali, perché non si applicano limitazioni presenti in altri porti. Da tutto ciò emerge come ci sia un costante riconoscimento di esenzione di ogni imposizione di carattere doganale e della più ampia possibilità di insediamento di attività industriali. Anche per questo ha concluso il professor Zunarelli ci si aspetterebbe che le istituzioni potessero essere maggiormente impegnate nel riconoscimento e nella valorizzazione delle possibilità offerte da questa normativa speciale. L'eliminazione del **Porto** franco internazionale di **Trieste** dalla lista delle zone franche con l'inserimento nella lista delle aree extradoganali dell'Unione Europea. Questa la proposta di Confetra FVG, ricordata ieri sera dal presidente Stefano Visintin come la strada maestra da imboccare lungo un percorso necessario per ottenere il pieno riconoscimento del regime di **Porto** Franco internazionale. Tale proposta era già stata fatta propria dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, lo scorso luglio durante un'audizione davanti le Commissioni regionali competenti. Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia aveva poi indicato alla Giunta di intervenire presso il governo nazionale al fine di promuovere e sostenere la piena attuazione delle previsioni giuridiche, internazionali e nazionali, inerenti al regime di extradoganalità dei Punti franchi del **porto** di **Trieste**. Concretamente quello che si chiede è che il governo italiano notifichi alla Commissione Europea l'inserimento **Porto** Franco internazionale di **Trieste** nella lista dei territori



extradoganali dell'Unione Europea, dal momento che l'Agenzia delle Dogane lo ritiene indispensabile ha spiegato Visintin



FerPress

Trieste

per dare il via libera alle produzioni industriali di prodotti destinati in Europa. Tuttavia, ha ricordato ancora il presidente Confetra FVG, nell'attesa di questo intervento governativo, la stessa Agenzia delle Dogane riconosce la possibilità di lavorazioni industriali i cui prodotti sono destinati fuori dall'Unione Europea: è quindi da questo tipo di produzioni che possono partire subito, se nel tavolo paritetico Dogane/Autorità di Sistema Portuale si definiranno concretamente le procedure di autorizzazione. L'intervento conclusivo di Enrico Samer, presidente e ad di Samer & Co. Shipping S.p.A, nel descrivere le caratteristiche del Punto Franco in vigore al **Porto** di **Trieste** in relazione all'autostrada del mare con la Turchia, ha fatto direttamente riferimento a recenti notizie apparse sui media di settore in merito a presunti, immotivati vantaggi dello scalo del Friuli Venezia Giulia. Di recente abbiamo letto della denuncia di un caso di concorrenza sleale da parte del **porto** di **Trieste** nei confronti di altri porti italiani. In particolare ha ricordato Samer si parlava del traffico con origine e destinazione Turchia. Si tratta di circa 290mila mezzi pesanti all'anno, di cui il 30% se ne va via treno, e solamente il 9/10% del rimanente è destinato all'Italia, mentre la stragrande maggioranza procede verso il centro-nord Europa. I permessi di transito illimitati e l'esenzione su ACI e Diritto fisso godono di una liberalizzazione motivata proprio dal regime di **Porto** Franco internazionale. Secondo Samer, però, dietro le recenti polemiche forse si nasconde una questione non nuova, legata alla possibile concorrenza riguardo al traffico ro-ro del **Porto** di Venezia dove però, ha ricordato lo storico operatore portuale triestino, collegamenti stradali e ferroviari, nonché le infrastrutture non sono in grado di accogliere una linea marittima come questa. In definitiva ha concluso Samer la questione sollevata risulta quantomeno infondata. Mi preme inoltre ricordare che il **Porto** Franco di **Trieste** non è un privilegio dei triestini, ma un vantaggio per il nostro Paese. Il traffico ro-ro dalla Turchia finirebbe altrimenti in porti stranieri come quello di Capodistria in Slovenia o Fiume in Croazia, che già si sono attrezzati o si stanno attrezzando per consentire passaggi illimitati e detassati di camion turchi: le pressioni sul governo di Ankara sono sempre molto forti in questa direzione. Da qualche tempo stiamo assistendo ad una grande richiesta di Zone franche, mentre l'Italia dimentica una zona che ha già le caratteristiche necessarie e uniche al mondo per avere enormi vantaggi e, invece di valersi di ciò, ci si autolimita irragionevolmente. Da quanto hanno esposto i Relatori intervenuti è confermato che c'è ancora da fare per ottenere la piena attivazione del dettato dell'Allegato VIII ma può e deve essere fatto per applicare appieno questi vantaggi che, ripeto, non sono solo a favore del **Porto** di **Trieste** ma anche dell'Italia e del suo erario: così ha concluso l'incontro Fabrizio Zerbini, Presidente del Propeller Club Port of **Trieste**.

Porto Franco Trieste non è privilegio dei triestini

Punto della situazione in webinar del Propeller Club

Redazione

TRIESTE Le ragioni storiche che hanno determinato la creazione del Porto Franco internazionale di Trieste, pur a seguito di recenti interventi sulla normativa, non trovano piena attuazione a più di settant'anni dal Trattato di Pace del Dopoguerra. Un webinar del Propeller Club di Trieste ha cercato ieri sera di fare il punto della situazione, anche alla luce delle recenti polemiche apparse sui media nazionali di settore proprio in merito a presunti, immotivati vantaggi dello scalo del Friuli Venezia Giulia. Relatori all'incontro Stefano Zunarelli, docente di Diritto della Navigazione all'Università di Bologna, Stefano Visintin, presidente Confetra FVG e Enrico Samer, presidente e ad di Samer & Co. Shipping SpA. L'incontro è stato introdotto dal professor Stefano Zunarelli, già consulente del governo nazionale. Extradoganalità territoriale, la possibilità di realizzare insediamenti industriali e la scarsa attenzione di politica e istituzioni alla tematiche del riconoscimento effettivo delle norme. Sono state queste le colonne portanti dell'intervento, segnato da una precisa elencazione della normativa che definisce il Porto Franco internazionale di Trieste. La regolamentazione è stata spesso letta come residuo bellico piuttosto che regime ben vigente ha ricordato il professor Zunarelli ma è importante partire dal dato letterale delle norme, dalle quali emerge la forza con la quale si è inteso riconoscere certe prerogative, rispetto ad altre realtà portuali. A partire dal Trattato di Pace di Parigi del 1947 (in particolare dall'Allegato VIII) per proseguire con un Decreto commissariale del 1959, fino ai più recenti interventi della legge 84 del 1994, Zunarelli ha posto l'accento sui temi che caratterizzano i Punti franchi del Porto di Trieste. Si tratta del diritto di accesso senza restrizioni per navi e merci, della possibilità per il Direttore (oggi identificato con il presidente dell'Autorità portuale) di autorizzare lavorazione di merci e stabilire insediamenti industriali, così come dell'opportunità di compiere in completa libertà da ogni vincolo doganale manipolazione e sbarco delle merci, considerate quindi fuori dal territorio doganale dello Stato italiano. Opportunità uniche in Europa per gli operatori portuali così come per chi desiderasse investire in specifiche attività industriali, perché non si applicano limitazioni presenti in altri porti. Da tutto ciò emerge come ci sia un costante riconoscimento di esenzione di ogni imposizione di carattere doganale e della più ampia possibilità di insediamento di attività industriali. Anche per questo ha concluso il professor Zunarelli ci si aspetterebbe che le istituzioni potessero essere maggiormente impegnate nel riconoscimento e nella valorizzazione delle possibilità offerte da questa normativa speciale. L'eliminazione del Porto franco internazionale di Trieste dalla lista delle zone franche con l'inserimento nella lista delle aree extradoganali dell'Unione Europea. Questa la proposta di Confetra FVG, ricordata ieri sera dal presidente Stefano Visintin come la strada maestra da imboccare lungo un percorso necessario per ottenere il pieno riconoscimento del regime di Porto Franco internazionale. Tale proposta era già stata fatta propria dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, lo scorso luglio durante un'audizione davanti le Commissioni regionali competenti. Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia aveva poi indicato alla Giunta di intervenire presso il governo nazionale al fine di promuovere e sostenere la piena attuazione delle previsioni giuridiche, internazionali e nazionali, inerenti al regime di extradoganalità dei Punti franchi del porto di



Trieste. Concretamente quello che si chiede è che il governo italiano notifichi alla Commissione europea l'inserimento Porto Franco internazionale di Trieste nella lista dei territori extradoganali dell'Unione Europea, dal momento che l'Agenzia delle Dogane lo ritiene indispensabile ha spiegato Visintin per dare il via libera alle produzioni industriali di prodotti destinati in Europa. Tuttavia, ha ricordato ancora il presidente



Messaggero Marittimo

Trieste

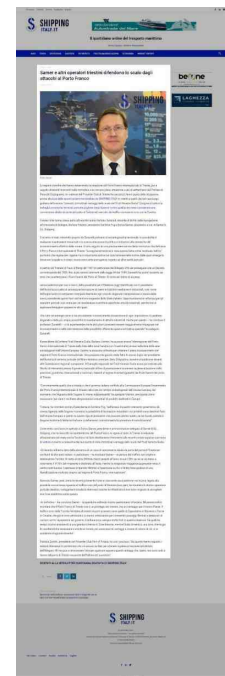
Confetra FVG, nell'attesa di questo intervento governativo, la stessa Agenzia delle Dogane riconosce la possibilità di lavorazioni industriali i cui prodotti sono destinati fuori dall'Unione Europea: è quindi da questo tipo di produzioni che possono partire subito, se nel tavolo paritetico Dogane/Autorità di Sistema Portuale si definiranno concretamente le procedure di autorizzazione. L'intervento conclusivo di Enrico Samer, presidente e ad di Samer & Co. Shipping Spa nel descrivere le caratteristiche del Punto Franco in vigore al porto di Trieste in relazione all'autostrada del mare con la Turchia, ha fatto direttamente riferimento a recenti notizie apparse sui media di settore in merito a presunti, immotivati vantaggi dello scalo del Friuli Venezia Giulia. Di recente abbiamo letto della denuncia di un caso di concorrenza sleale da parte del porto di Trieste nei confronti di altri porti italiani. In particolare ha ricordato Samer si parlava del traffico con origine e destinazione Turchia. Si tratta di circa 290mila mezzi pesanti all'anno, di cui il 30% se ne va via treno, e solamente il 9/10% del rimanente è destinato all'Italia, mentre la stragrande maggioranza procede verso il centro-nord Europa. I permessi di transito illimitati e l'esenzione su ACI e Diritto fisso godono di una liberalizzazione motivata proprio dal regime di Porto Franco internazionale. Secondo Samer, però, dietro le recenti polemiche forse si nasconde una questione non nuova, legata alla possibile concorrenza riguardo al traffico ro-ro del Porto di Venezia dove però, ha ricordato lo storico operatore portuale triestino, collegamenti stradali e ferroviari, nonché le infrastrutture non sono in grado di accogliere una linea marittima come questa. In definitiva ha concluso Samer la questione sollevata risulta quantomeno infondata. Mi preme inoltre ricordare che il Porto Franco di Trieste non è un privilegio dei triestini, ma un vantaggio per il nostro Paese. Il traffico ro-ro dalla Turchia finirebbe altrimenti in porti stranieri come quello di Capodistria in Slovenia o Fiume in Croazia, che già si sono attrezzati o si stanno attrezzando per consentire passaggi illimitati e detassati di camion turchi: le pressioni sul governo di Ankara sono sempre molto forti in questa direzione. Da qualche tempo stiamo assistendo ad una grande richiesta di Zone franche, mentre l'Italia dimentica una zona che ha già le caratteristiche necessarie e uniche al mondo per avere enormi vantaggi e, invece di valersi di ciò, ci si autolimita irragionevolmente!. Da quanto hanno esposto i relatori intervenuti è confermato che c'è ancora da fare per ottenere la piena attivazione del dettato dell'Allegato VIII ma può e deve essere fatto per applicare appieno questi vantaggi che, ripeto, non sono solo a favore del Porto di Trieste ma anche dell'Italia e del suo erario: così ha concluso l'incontro Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Club Port of Trieste.

Shipping Italy

Trieste

Samer e altri operatori triestini difendono lo scalo dagli attacchi al Porto Franco

Le ragioni storiche che hanno determinato la creazione del Porto Franco internazionale di Trieste, pur a seguito di recenti interventi sulla normativa, non trovano piena attuazione a più di settant'anni dal Trattato di Pace del Dopoguerra. Un webinar del Propeller Club di Trieste ha cercato di fare il punto della situazione, anche alla luce delle recenti polemiche riportate da SHIPPING ITALY in merito a quelli che nel capoluogo giuliano definiscono presunti, immotivati vantaggi dello scalo del Friuli Venezia Giulia. L'origine di tutto è la battaglia avviata dal terminal portuale pugliese Istop Spamat contro quella che viene considerata una concorrenza sleale da parte del porto di Trieste nel mercato dei traffici via mare di ro-ro con la Turchia. I relatori che hanno preso parte all'incontro erano Stefano Zunarelli, docente di Diritto della Navigazione all'Università di Bologna, Stefano Visintin, presidente Confetra Fvg e Enrico Samer, presidente e a.d. di Samer & Co. Shipping. L'incontro è stato introdotto proprio da Zunarelli parlando di extradoganalità territoriale, la possibilità di realizzare insediamenti industriali e la scarsa attenzione di politica e istituzioni alle tematiche del riconoscimento effettivo delle norme. Il tutto seguito da una precisa elencazione della normativa che definisce il Porto Franco internazionale di Trieste. La regolamentazione è stata spesso letta come residuo bellico' piuttosto che regime ben vigente ma è importante partire dal dato letterale delle norme, dalle quali emerge la forza con la quale si è inteso riconoscere certe prerogative, rispetto ad altre realtà portuali». A partire dal Trattato di Pace di Parigi del 1947 (in particolare dall'Allegato VIII) per proseguire con un Decreto commissariale del 1959, fino ai più recenti interventi della legge 84 del 1994, Zunarelli ha posto l'accento sui temi che caratterizzano i Punti franchi del Porto di Trieste. Si tratta del diritto di accesso senza restrizioni per navi e merci, della possibilità per il Direttore (oggi identificato con il presidente dell'Autorità portuale) di autorizzare lavorazione di merci e stabilire insediamenti industriali, così come dell'opportunità di compiere in completa libertà da ogni vincolo doganale manipolazione e sbarco delle merci, considerate quindi fuori dal territorio doganale dello Stato italiano. Opportunità uniche in Europa per gli operatori portuali così come per chi desiderasse investire in specifiche attività industriali, perché non si applicano limitazioni presenti in altri porti. «Da tutto ciò emerge come ci sia un costante riconoscimento di esenzione di ogni imposizione di carattere doganale e della più ampia possibilità di insediamento di attività industriali. Anche per questo ha concluso il professor Zunarelli ci si aspetterebbe che le istituzioni potessero essere maggiormente impegnate nel riconoscimento e nella valorizzazione delle possibilità offerte da questa normativa speciale ha spiegato Zunarelli. Il presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia, Stefano Visintin, ha auspicato invece l'eliminazione del Porto franco internazionale di Trieste dalla lista delle zone franche con l'inserimento invece nella lista delle aree extradoganali dell'Unione Europea. Questa la proposta sollevata per ottenere il pieno riconoscimento del regime di Porto Franco internazionale. Una proposta che già era stata fatta lo scorso luglio dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, durante un'audizione davanti alle Commissioni regionali competenti. Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia aveva poi indicato alla Giunta di intervenire presso il governo nazionale al fine di promuovere e sostenere la piena attuazione delle previsioni giuridiche, internazionali e nazionali, inerenti al regime di extradoganalità dei Punti franchi del porto di Trieste. Concretamente quello che si chiede è che il governo italiano notifichi alla Commissione Europea l'inserimento del Porto Franco internazionale di Trieste nella lista dei territori extradoganali dell'Unione Europea, dal momento che l'Agenzia delle Dogane lo ritiene indispensabile



Shipping Italy

Trieste

ha spiegato Visintin, precisando che è necessario per dare il via libera alle produzioni industriali di prodotti destinati in Europa. Tuttavia, ha ricordato ancora il presidente di Confetra Fvg, nell'attesa di questo intervento governativo, la stessa Agenzia delle Dogane riconosce la possibilità di lavorazioni industriali i cui prodotti sono destinati fuori dall'Unione Europea: è quindi da questo tipo di produzioni che possono partire subito, se nel tavolo paritetico Dogane/Autorità di Sistema Portuale si definiranno concretamente le procedure di autorizzazione. L'intervento conclusivo è spettato a Enrico Samer, presidente e amministratore delegato di Samer & Co. Shipping, che ha descritto le caratteristiche del Punto Franco in vigore al porto di Trieste in relazione all'autostrada del mare con la Turchia e ha fatto direttamente riferimento alle recenti notizie apparse sui media di settore in merito a presunti e dal suo punto di vista immotivati vantaggi dello scalo del Friuli Venezia Giulia. «Di recente abbiamo letto della denuncia di un caso di concorrenza sleale da parte del porto di Trieste nei confronti di altri porti italiani. In particolare ha ricordato Samer si parlava del traffico con origine e destinazione Turchia. Si tratta di circa 290mila mezzi pesanti all'anno, di cui il 30% se ne va via treno, e solamente il 9/10% del rimanente è destinato all'Italia, mentre la stragrande maggioranza procede verso il centro-nord Europa. I permessi di transito illimitati e l'esenzione su Aci e Diritto fisso godono di una liberalizzazione motivata proprio dal regime di Porto Franco internazionale. Secondo Samer, però, dietro le recenti polemiche forse si nasconde una questione non nuova, legata alla possibile concorrenza riguardo al traffico ro-ro del porto di Venezia dove però, ha ricordato lo storico operatore portuale triestino, collegamenti stradali e ferroviari, nonché le infrastrutture non sono in grado di accogliere una linea marittima come questa. «In definitiva ha concluso Samer la questione sollevata risulta quantomeno infondata. Mi preme inoltre ricordare che il Porto Franco di Trieste non è un privilegio dei triestini, ma un vantaggio per il nostro Paese. Il traffico ro-ro dalla Turchia finirebbe altrimenti in porti stranieri come quello di Capodistria in Slovenia o Fiume in Croazia, che già si sono attrezzati o si stanno attrezzando per consentire passaggi illimitati e detassati di camion turchi: le pressioni sul governo di Ankara sono sempre molto forti in questa direzione. Da qualche tempo stiamo assistendo a una grande richiesta di Zone franche, mentre l'Italia dimentica una zona che ha già le caratteristiche necessarie e uniche al mondo per avere enormi vantaggi e, invece di valersi di ciò, ci si autolimita irragionevolmente. Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Club Port of Trieste, ha così concluso: Da quanto hanno esposto i relatori intervenuti è confermato che c'è ancora da fare per ottenere la piena attivazione del dettato dell'Allegato VIII ma può e deve essere fatto per applicare appieno questi vantaggi che, ripeto, non sono solo a favore del porto di Trieste ma anche dell'Italia e del suo erario.

Shipping Italy

Trieste

Dal nuovo terminal di Noghère al Molo VII: gli aiuti chiesti dal porto di Trieste nel Pnrr

Oltre a Genova e alla nuova diga del porto storico di Sampierdarena (meritevole di 500 milioni di euro), Trieste è l'altro scalo marittimo italiano che ha fatto il pieno di finanziamenti pubblici inseriti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (programma Next generation Eu). Nell'ultima versione del piano è scritto che, a proposito delle iniziative che riguardano l'incremento di capacità portuale, un progetto di punta è il porto di Trieste, che ha stretto accordi strategici con importanti operatori europei che proiettano lo scalo in ambito internazionale. In particolare viene citato, lo sviluppo della piattaforma logistica e dei relativi collegamenti retroportuali, nonché l'ampliamento delle infrastrutture comuni a una nuova area (Punto Franco Nuovo'). Inoltre, sono previsti lavori preparatori per lo sviluppo di attività logistiche e industriali in zona Noghère (integrate con la costruzione di un nuovo terminal portuale), il dragaggio del canale di servizio, il collegamento stradale agli impianti, nonché l'ammodernamento funzionale del terminal container del Molo VII. Il menzionato progetto di Noghère è quello riguardante il Governo Ungherese e i due soggetti privati, Teseco e Seastock, con l'obiettivo di realizzare un nuovo terminal multipurpose. L'investimento complessivo, che comprende l'acquisto, la messa in sicurezza ambientale dell'area e lo sviluppo del progetto, è stimato in circa 100 milioni di euro spiegava alcuni mesi fa la port authority giuliana. L'area interessata dall'accordo, sede in passato dell'impianto di raffinazione petrolifera Aquila, è caratterizzata da una banchina con un pescaggio di 13 metri e sarà destinata in prevalenza al commercio estero ungherese. Comprensivo di un'ampia area logistica di retrobanchina adatta allo stoccaggio e alla manipolazione delle merci, il sito oggetto di compravendita offrirà anche un'occasione di sviluppo per tutti i traffici di interesse per il porto, nelle componenti marittima e logistica. La zona, collocata a Sud-Est dello scalo giuliano, è servita dalla ferrovia e misura circa 320.000 mq, di cui circa 60.000 mq di zona demaniale lungo costa amministrata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale informava ancora una nota. La sorpresa forse maggiore (rispetto alle versioni precedenti del Pnrr) è però quella che riguarda il Molo VII e il relativo ammodernamento funzionale. A SHIPPING ITALY il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, chiarisce come si tratti di manutenzioni straordinarie previste da parte nostra e che in pratica vengono anticipate approfittando del Pnrr. Più precisamente il presidente parla di consolidamento banchine e piazzali del terminal e della ferrovia che a questo punto saranno finanziati da Roma/Bruxelles. Invece di aspettare anni e disponibilità finanziarie che, soprattutto dopo il Covid, sicuramente non avremo, anticipiamo di molti anni gli interventi.



Prima auto elettrica di porto Trieste Servizi

TRIESTE Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino ha inaugurato la prima auto elettrica della società in house, Porto di Trieste Servizi. Il nuovo veicolo elettrico si aggiunge alle due auto ibride che ad oggi fanno parte del parco macchine dell'Autorità di Sistema Portuale. Una svolta green, possibile grazie a finanziamenti UE e regionali, con iniziative che vanno dall'acquisto di auto elettriche e installazione di colonnine di ricarica, alla progettazione del cold ironing per i moli e le banchine. Nel biennio 2021-2022, la quota di investimenti in progetti UE previsti dall'Authority giuliana nel settore green corrisponde a 6,7 milioni di euro. Siamo molto orgogliosi di questa nuova politica sostenibile grazie alla quale associamo alla classica attività portuale, servizi svolti con mezzi green e sostenibili commenta Zeno D'Agostino una svolta totalmente in linea con la sensibilità del nuovo ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini. Avevamo già iniziato a investire sul settore con i nostri veicoli ibridi e ora, attraverso la nostra società di servizi, passiamo totalmente all'elettrico. Ci riempie di soddisfazione annunciare che nei prossimi mesi metteremo in atto ulteriori azioni green, grazie a finanziamenti europei e regionali, per sostituire tutti i nostri veicoli tradizionali con mezzi elettrici e relative colonnine di ricarica. Nei prossimi due anni, infatti, i progetti CLEAN BERTH (Interreg Italia-Slovenia) e SUSPORT (Interreg Italia-Croazia) permetteranno rispettivamente l'installazione di una colonnina di ricarica per veicoli elettrici e l'acquisto di una o più auto elettriche, oltre alla sostituzione dell'illuminazione delle aree pubbliche con tecnologia a LED e la progettazione del sistema di cold ironing al Molo VII. Grazie al progetto NOEMIX (Horizon2020), guidato dalla Regione FVG, l'Autorità di Sistema sostituirà anche l'intero parco auto con veicoli elettrici e installerà ulteriori sette colonnine di ricarica. Con i progetti TalkNET (Interreg Central Europe), METRO (Interreg Italia-Croazia) e EALING (CEF) sarà invece possibile progettare il sistema di cold ironing rispettivamente per il Molo VI, il Molo Bersaglieri (crociere), il Molo V, la Piattaforma Logistica e la banchina del porto di Monfalcone. Link al video commento di Zeno D'Agostino: <https://youtu.be/uxSWjLS4tfs>.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Recovery, aiuti per l'accessibilità nautica

Con il prossimo piano nazionale, previste risorse per l'escavo dei canali e il terminal Montesyndial a Porto Marghera

G.FAV.

L'ammontare dei fondi destinati da **Venezia** per ora non è noto, ma sembra ormai certo che con i finanziamenti del Recovery Fund si dovrebbero, finalmente, realizzare sia le attese opere di escavo dei canali industriali per la manutenzione dei pescaggi e una migliore accessibilità alle banchine portuali, che il completamento dei lavori di bonifica e allestimento del nuovo terminal container nell'area Montesyndial.

Nel Piano nazionale di Ripresa e Resilienza che il Governo Draghi si appresta a inviare alla Commissione Europea entro il 30 aprile prossimo. L'Europa poi si prenderà tre mesi di tempo dal giorno della presentazione per approvare (o meno) i progetti e rendere disponibili i relativi fondi. Il capitolo intitolato "Intermodalità e logistica integrata" (che prevede voci di spesa complessive per 3,68 miliardi di euro) prevede, tra i possibili interventi volti a migliorare l'accessibilità nautica, anche una serie di opere molto attese nel **porto** di **Venezia** e Chioggia. Per ora si tratta di indiscrezioni e anticipazioni, come quelle del giornale on line ShippingItaly.it, secondo il quale rispetto all'ultima versione di inizio gennaio (quando ancora era in carica il Governo Conte-bis) il capitolo intitolato "Intermodalità e logistica integrata" è rimasto pressoché invariato così come il monte di spesa complessivo di 3,68 miliardi di euro. Gli interventi più consistenti riguarderebbero i porti di Genova (500 milioni) e Trieste (385,5 milioni), gli interventi di "cold ironing" per l'elettificazione delle banchine (950 milioni) e o Sportello Unico Doganale.

Per quanto riguarda il **porto** di **Venezia** e Chioggia, l'elenco delle opere previste dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza riguarderanno: il nuovo ponte ferroviario sul canale Ovest e collegamento con Marghera Scalo Stazione; le opere di adeguamento ferroviario e stradale dello snodo di via della Chimica-Malcontenta; il completamento del nuovo Terminal container nell'area demaniale Montesyndial; il ripristino marginamenti alla cassa di Comlata B e sul canale dei Petroli (Malamocco-Marghera) il consolidamento delle sue sponde.

--g.fav.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Un gruppo di esperti e docenti veneziani: «È l' unica soluzione per salvare il porto, che sia compatibile con la laguna»

Avamposto galleggiante, i progettisti regalano la proposta al premier Draghi

ALBERTO VITUCCI

Un progetto per le grandi navi fuori dalla laguna, rispettoso dell' ambiente, esiste. Costa meno di tutti gli altri, è sperimentale e reversibile. E potrebbe in tempi brevi togliere il traffico delle crociere da San Marco con una valida alternativa.

Si chiama «Avamposto galleggiante in bocca di Lido, Terminal passeggeri», la proposta che da anni invano un gruppo di veneziani, esperti e docenti universitari, presenta ai vari governi. Adesso, colta al volo la parola d' ordine del governo Draghi rivolta all' ambiente, il progetto è stato inviato al premier e ai ministri delle Infrastrutture Enrico Giovannini, della Transizione ecologica Roberto Cingolani, dei Beni culturali Dario Franceschini. Alla commissaria del Porto **Cinzia Zincone** e alla Soprintendente Emanuela Carpani. «Ve ne facciamo dono», scrive nella lettera di accompagnamento il coordinatore Stefano Boato, docente di Urbanistica, per anni consulente del ministero per l' Ambiente e componente della commissione di Salvaguardia, «perché sia finalmente preso in considerazione». «Le sue tecnologie innovative e compatibili con il riequilibrio ambientale della laguna», continua, «ne fanno un' occasione di sviluppo anche per l' attività portuale veneziana.

Che come si è dimostrato nell' inverno scorso sempre più difficilmente potrà rimanere all' interno della laguna visto l' aumento della frequenza delle acque alte».

L' elaborato è firmato da Stefano Boato, e poi da Carlo Giacomini, urbanista, dall' economista Giuseppe Tattatara e dall' esperta in Trasporti, anche lei docente Luav Maria Rosa Vittadini. I contributi ingegneristici sono di Vincenzo Di Tella, Paolo Vielmo, Raffaele Nicolosi e della società francese Principia. I contributi architettonici infine di Michele Zordan e Dino Verlati.

Il costo del progetto è di 110 milioni di euro, molto meno di tutte le altre ipotesi in campo, il tempo di realizzazione un anno e mezzo. La differenza con le altre soluzioni, scrivono i progettisti, è la sua elasticità. Due banchine galleggianti per accogliere grandi navi, altre due dal lato opposto del canale per due navi medio grandi. La sicurezza è garantita, scrivono gli esperti, perché la nave entrerebbe a marcia indietro, con la prua al mare. L' inquinamento azzerato, per i collegamenti elettrici in banchina. Le navi potrebbero approdare anche a Mose sollevato, con i passeggeri sbarcati al Cavallino o al Lido e poi trasportati in città. Infine, non sarebbe nemmeno necessario scavare per creare un nuovo «bacino di evoluzione», come invece sarebbe a Marghera. «Per arrivare lì le navi devono compiere 20 chilometri dentro la laguna, esposte al vento trasversale, tra gli impianti chimici e il traffico delle navi commerciali».

Un' idea non nuova. Promossa nel 2004 dall' allora soprintendente Rossini, dopo l' incidente che aveva fatto incagliare una grande nave in bacino di San Marco, di fronte al palazzo Ducale. Poi ripresa nel 2017 con parere contrario del ministero dei Beni culturali. «Che però», ricorda Boato, «si era dimostrato favorevole alla sperimentazione».

È il momento di provare, dunque. Perché l' obiettivo dichiarato per la prima volta nel Comitato del 21 dicembre scorso è quello di portare le navi da crociera in mare, fuori dalla laguna. Nel frattempo si dovrebbero attrezzare in via



provvisoria banchine commerciali a Marghera. «Ma è uno spreco di danaro», scrivono i progettisti, «l' unica soluzione adesso è mettere le navi fuori dalla laguna».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Bando illegittimo» Esposto del Comitato

A.V.

Un bando illegittimo. Questo dice l'associazione Ambiente Venezia, che ha inviato ieri un corposo dossier e una richiesta di intervento al ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, alla direttrice generale della Vigilanza del ministero Maria Teresa Di Matteo e all'Anac, l'**Autorità anticorruzione**. Il bando di gara nel mirino è quello pubblicato dall'**Autorità di Sistema portuale dell'Alto Adriatico** qualche giorno fa per i lavori alla banchina del Canale Industriale Nord, Sponda Nord di Marghera. Interventi che il Comune e la Regione sollecitano da anni, per spostare il terminal passeggeri dalla Marittima a Marghera.

Ma adesso l'associazione segnala che quel bando potrebbe contenere "illegittimità". Il primo punto è che si tratta di aree di proprietà private, non ancora svincolate dalla loro destinazione urbanistica industriale. Altre "anomalie", secondo l'associazione, riguardano le procedure. Mai autorizzate dal Comitato. «Nell'agosto del 2014 non c'era traccia di quella soluzione», scrivono nell'esposto gli ambientalisti, «il Comitato successivo, il 17 settembre del 2017 presieduto da Graziano Delrio non aveva prodotto alcuna delibera, pur avendo deciso per Marghera. Il 21 dicembre del 2020, infine, le indicazioni del Comitato presieduto dal premier Conte erano state diverse.

Navi fuori della laguna, e banchine provvisorie. La scelta di Marghera, conclude il comitato, «non è stata autorizzata».

--A.V.



«Terminal al Lido No alle crociere a Porto Marghera»

«Gli ambientalisti bocciano il bando del commissario»

PORTO MESTRE Gli ambientalisti tornano all'attacco e da un lato bocciano il bando di gara che il commissario straordinario del Porto, **Cinzia Zincone**, ha varato per affidare il progetto del nuovo terminal crociere nel canale industriale Nord di Marghera; dall'altro tornano a proporre in regalo il loro progetto per un terminal galleggiante alla bocca di porto del Lido. Armando Danella dell'Associazione Ambiente Venezia ha firmato una lettera indirizzata al ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, e alla direttrice generale per la vigilanza sulle autorità portuali, Maria Teresa Di Matteo, denunciando irregolarità nel bando di gara.

COSTI ELEVATI Ambiente Venezia sostiene che il terminal nel canale Nord è previsto su aree private non disponibili e ad uso industriale e manifatturiero e non turistico per cui servirebbe almeno una Variante urbanistica; inoltre la cifra messa a disposizione non contempla i costi per le opere di accessibilità al Bacino di evoluzione 1 e alla strettoia dell'isola delle Tresse; e, ancora, l'intervento non è compreso nel Piano regolatore del porto, oltre che essere stato bocciato dall'ultimo Comitato del 21 dicembre 2020 che stabilisce come la soluzione definitiva per le grandi navi debba essere fuori della laguna; tra l'altro, dovendo essere assoggettato a Via, Vas, bonifiche e quant'altro, si allungherebbero oltremodo i tempi a danno dei lavoratori del settore turistico e portuale.

Sull'altro versante, Michele Boato, coordinatore del gruppo di docenti universitari ed esperti di progettazione di tecnologie off-shore che dopo il 2012 (l'anno del decreto Clini-Passera che impone di togliere le navi da crociera dal bacino di San Marco) ha progettato l'Avamposto galleggiante Terminal passeggeri, ha scritto ai ministri di Infrastrutture e Mobilità sostenibili, della Transizione ecologica e della Cultura, oltre che al commissario del Porto, per offrire gratuitamente il progetto.

Lo aveva già fatto con due Governi precedenti, nel 2015 e nel 2018, senza però ottenere alcun interessamento. Il nuovo terminal si collocherebbe all'esterno della laguna in bocca di porto collegandosi solo alla nuova isola del Mose dalla parte del mare (per poter sbarcare i passeggeri a terra, collocare attrezzature di sicurezza e di soccorso e collegarsi alla centrale elettrica al fine di tenere le navi ormeggiate a motore spento senza inquinare l'aria); per non causare alcun sconvolgimento ambientale, la struttura si colloca a fianco del canale portuale esistente evitando la necessità di scavare i fondali; è composta da moduli che consentono l'attracco di due navi di maggior dimensione sul lato verso il canale portuale e due navi medie sul lato opposto; rispettando la legislazione Speciale per Venezia, è pensato con criteri di reversibilità e sperimentabilità; infine ha un costo ridotto: 110 milioni di euro, più 25 milioni per gli ancoraggi. (e.t.)

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Venezia

Venezia, terminati i primi dragaggi canale Malamocco

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. 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 entrambi gli scali. 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. 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. 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.

BOLLETTINO Avvisatore Marittimo
17 MARZO 2021

200 mila approcci in Italia, in flessione del 14 per cento. Report Unisail
Ad essere maggiormente colpita, la nave che trasportava prodotti energetici. Nella seconda metà dell'anno situazione notevolmente migliorata rispetto al 2013 a doppia cifra della previsione. La riduzione mensile è del 10 per cento.

2020: 30 mila scali in meno
Ad essere maggiormente colpita, la nave che trasportava prodotti energetici. Nella seconda metà dell'anno situazione notevolmente migliorata rispetto al 2013 a doppia cifra della previsione. La riduzione mensile è del 10 per cento.

Venezia, terminati i primi dragaggi canale Malamocco
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 entrambi gli scali. 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. 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. 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.

Finlines incrementa reddito di fine anno
Nippones, il gruppo controllato da Nippones, ha incrementato il reddito di fine anno del 10 per cento rispetto al 2019. Il gruppo controllato da Nippones, ha incrementato il reddito di fine anno del 10 per cento rispetto al 2019. Il gruppo controllato da Nippones, ha incrementato il reddito di fine anno del 10 per cento rispetto al 2019.

Cma Cgm, un 2020 dai profitti record 1,75 miliardi di utili
Cma Cgm, un 2020 dai profitti record 1,75 miliardi di utili. Cma Cgm, un 2020 dai profitti record 1,75 miliardi di utili. Cma Cgm, un 2020 dai profitti record 1,75 miliardi di utili.

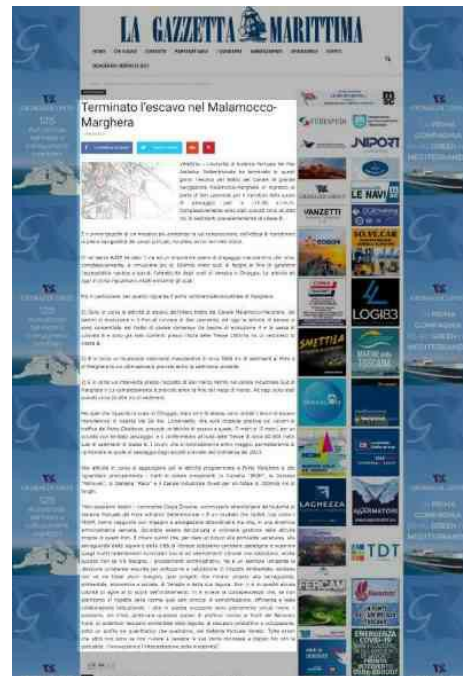
d'Amico recupera le perdite 2019 Spot a 16 mila \$
d'Amico recupera le perdite 2019 Spot a 16 mila \$. d'Amico recupera le perdite 2019 Spot a 16 mila \$. d'Amico recupera le perdite 2019 Spot a 16 mila \$.

Arrivi & Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (8-12) - Gioia Tauro (12-13)



Terminato l'escavo nel 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 -12.00 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) È 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) 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 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.





La Gazzetta Marittima

Venezia

sua storia connessa a doppio filo con la portualità, l'innovazione e l'interpretazione della modernità.

Accordo tra AdSP MAS e VTP per hub vaccinale e pendolari

GAM EDITORI

16 marzo 2021- Per continuare ad agevolare la mobilità dei pendolari evitando l' affollamento dei mezzi di trasporto pubblico e per favorire lo svolgimento delle operazioni di vaccinazione delle forze dell' ordine e degli operatori di servizi essenziali in corso al terminal 103 della Stazione Marittima, l' **Autorità di Sistema Portuale MAS** ha prorogato fino al 31 dicembre 2021, l' accordo con Venezia Terminal Passeggeri, che prevede l' uso del parcheggio 5 a ridosso della Stazione Marittima, nei pressi della fermata del People Mover. In tal senso i pendolari e gli utenti del centro vaccinazioni avranno a disposizione 200 posti auto con tariffa ridotta pari a 4 euro/ giorno (somma necessaria per il recupero dei costi vivi sostenuti dalla società concessionaria del terminal da versare tramite carta di credito/debito). Uno spazio che si aggiunge a quanti già messi a disposizione da Venezia Terminal Passeggeri. "Proseguiamo nell' impegno assunto durante la fase uno - commenta **Cinzia Zincone**, Commissario Straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** - con la messa a disposizione del parcheggio 5 con l' obiettivo di contribuire ad alleggerire il trasporto pubblico locale. Abbiamo garantito e continueremo a garantire il nostro sostegno alla collettività che, in virtù della collaborazione con VTP, può supportare l' organizzazione logistica per favorire una fruizione dell' hub vaccinale in tutta sicurezza e piena comodità così come può aumentare la sicurezza dei pendolari che, per lavoro, devono raggiungere quotidianamente Venezia. Naturalmente auspichiamo che l' emergenza sanitaria abbia termine il prima possibile così da permettere al settore crocieristico, di fatto annullato dalla crisi in atto, di ripartire e rilanciarsi, nell' ottica di una piena compatibilità con Venezia e la laguna ispirandosi a necessari principi di sostenibilità ambientale, occupazionale ed economica".



savona

Traffici, i container di Porto Vado tengono a galla lo scalo savonese

A gennaio un aumento del 5,46 per cento nelle movimentazioni rispetto al 2020 fa sperare in un rilancio. Decisivo l'apporto del Terminal Apm

La piattaforma Apm lancia la ripresa del **porto** di **Savona-Vado**. A gennaio i traffici portuali sono aumentati del 5,46% rispetto allo stesso periodo del 2020, per 1 milione 139mila tonnellate di merci movimentate rispetto a 1 milione 80 mila del 2019. Fondamentale il ruolo del bacino portuale di **Vado** che ha registrato un incremento del 60% dei traffici rispetto al gennaio 2020 mentre per lo scalo portuale di **Savona** i traffici rimangono praticamente stabili (registrando un -0,14%). Nel complesso è un importante segno di ripresa soprattutto se si considera che, a differenza dello gennaio dello scorso anno, siamo in piena pandemia a causa del covid19. A incidere positivamente sui valori complessivi dei traffici portuali è lo scalo di **Vado**, con la piattaforma Apm, dove a gennaio sono stati movimentate 153mila 068 tonnellate di merci in container, contro 53mila 444 tonnellate del gennaio 2020, per un incremento del 186%. L' aumento medio più consistente si ha per i traffici di merci varie, 20,4% con picchi della merce in container (186,4%) a cui seguono gli acciai (37,3%) mentre scendono del 34,7% frutta e del 36,1 io prodotti forestali.

Segno negativo per rinfuse liquide che nel nel complesso vedono ridurre la movimentazione del 2,1 %. All' interno di questa categoria merceologica calano il petrolio greggio (-2,44), e altre rinfuse liquide (-59,3%) mentre salgono i prodotti raffinati del 25,8%.

Le movimentazioni di rinfuse solide hanno un calo medio del 7,9%: tra queste crollano a zero i minerali e cereali con i semi oleosi, mentre crescono i carboni (81, 1%) e le altre rinfuse solide (31,3%).

Una voce che incide pesantemente sul calo dei traffici nel nostro **porto** è quello dei passeggeri. A causa dello stop dovuto alla pandemia il passeggeri di navi da crociera e dei traghetti sono scesi a zero.

Per le navi di Costa Crociere è prevista la ripresa delle crociere a partire dal 27 marzo, ma con un numero ridotto di passeggeri rispetto alla capienza delle navi, mentre le prenotazioni dei traghetti della Corsica Ferries sono stati riaperte a fine febbraio. e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Concerto dell' Orchestra Sinfonica di Savona e dell' Across Duo di Gilio e Pesce con le gru sullo sfondo per lanciare un segnale di speranza

Un pianoforte posato sulla piattaforma Maersk Dalla musica un messaggio per la ripartenza

SILVIA CAMPESE

Savona Le gru di Apm Terminals, i mezzi di Vernazza, i Magazzini del Caffè Pacorini e un pianoforte. È uno scenario suggestivo quello che fa da sfondo a "Risvegli", un cortometraggio realizzato nel porto e retroporto di Vado insieme all' Orchestra sinfonica di Savona e all' Across Duo, con la direzione di Francesco Ghiaccio.

Il messaggio per tutti: l' arte e la musica sono strumenti per ripartire e tirare su la testa dal dramma della pandemia. Da qui, il connubio simbolico: economia portuale da una parte e musica dall' altra, sintetizzati in un' opera, un "video short". Un corto che racconta la poesia della musica, viaggiando sulle note di un pianoforte e di un violino, suonati da Enrico Pesce e Claudio Gilio, nel contesto portuale del territorio. «Avevano pensato a un evento online, trasmesso da Porto Vado - dice Gilio- ma abbiamo voluto creare qualcosa di più incisivo che potesse lasciare il segno. Da qui, è nato il cortometraggio che si svolge in un contesto produttivo, negli spazi del nostro porto. Io ed Enrico, con i nostri strumenti, diamo vita a un racconto fatto di musica e immagini. Un invito alla speranza e alla ripresa, tanto dell' economia quanto dell' arte». Eccezionalmente attori in un anno segnato dall' emergenza Covid, i due musicisti presentano i brani dell' album "Le stagioni della vita" prendendo spunto dalle note di Antonio Vivaldi con suggestioni jazz, arrangiamenti e composizioni di Enrico Pesce. Le location del set sono Apm Terminals (Vado Gateway), Tri, Magazzini del Caffè Pacorini, Polo logistico di Vernazza Autogrù. «Quella raccontata da Across Duo è una storia che unisce la settima arte con la musica, coinvolgendo le realtà portuali in un racconto lirico ed evocativo, che racchiude in sé il fascino delle favole di mare», il commento di Francesco Ghiaccio. Fondamentali i contributi del Ministero per i beni le attività, del Comune di Vado Ligure, della Fondazione De Mari, dell' Unione utenti del porto e di IsoMar. Gli alunni dell' Istituto comprensivo di Vado hanno contribuito con alcuni disegni a fare da cornice ai titoli di coda.

Immagini e suggestioni quasi metafisiche, che rimandano al celebre film "Il pianista" di Polanski. In quel caso, la musica salvò la vita al protagonista, imprigionato tra guerra e campi di concentramento.

Le note dell' Across Duo sono, allo stesso modo, un messaggio di speranza: torneremo a lavorare e a partecipare ai concerti in libertà lasciandoci alle spalle l' incubo del Covid.



Musica e cinema, con 'Risvegli' l' Orchestra Sinfonica di Savona approda a Vado Ligure

VADO LIGURE - La musica resiste all'emergenza sanitaria grazie alla settima arte. Il cortometraggio 'Risvegli' è l'ultima produzione dell'etichetta discografica dell'Orchestra Sinfonica di Savona. Nel video short diretto da Francesco Ghiaccio, viola, pianoforte e cinema dialogano con l'Across Duo formato da Claudio Gilio ed Enrico Pesce. Le riprese sono state fatte nel porto e retroporto di Vado Ligure, riprendendo la tradizione della rassegna Musica in Porto, bloccata dalle restrizioni per il covid. Eccezionalmente attori, i due musicisti presentano i brani dell'album 'Le stagioni della vita' prendendo spunto dalle note di Antonio Vivaldi con suggestioni jazz. Le realtà imprenditoriali di Vado Ligure hanno accolto la sfida dell'Orchestra Sinfonica, ovvero promuovere la musica attraverso le immagini. Con l'emergenza sanitaria, il mondo della cultura ha pagato a caro prezzo la chiusura dei teatri e delle sale da concerto. A causa delle limitazioni imposte dal Governo, molte realtà culturali si sono dovute adattare alle nuove forme di comunicazione, trasportando sullo schermo la propria arte. Hanno contribuito il Ministero per i beni le attività culturali e per il turismo, il Comune di Vado Ligure, la Fondazione Agostino De Mari, l'Unione utenti del porto di Savona e Vado e IsoMar. L'Orchestra Sinfonica di Savona devolve una cifra simbolica a sostegno di medici e infermieri dell'ospedale San Paolo di Savona. Il video short è disponibile su YouTube: <http://www.youtube.com/watch?v=Qy3d-bqoALU>

The screenshot shows a news article on the website PrimoCanale.it. The main headline reads: "Musica e cinema, con 'Risvegli' l'Orchestra Sinfonica di Savona approda a Vado Ligure". The article is dated "martedì 16 marzo 2021". The text describes the orchestra's performance in Vado Ligure, highlighting the challenges posed by the COVID-19 pandemic and the innovative use of video to reach audiences. It mentions the album "Le stagioni della vita" and the conductor Francesco Ghiaccio. The article also notes the support from various local and regional entities, including the Municipality of Vado Ligure and the Fondazione Agostino De Mari. A small video player is visible at the bottom of the article, showing a scene from the performance.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

allarme dei comitati per polvere e calcinacci

Demolizioni e lavori alla Margonara: «Arenile da tutelare»

«Salvaguardate la spiaggia dagli effetti della demolizione dei fabbricati».

L' appello parte dai comitati che da anni si battono per la tutela delle spiaggette nella zona della Margonara, al confine tra Albissola e Savona.

Da alcune settimane è infatti in corso la demolizione del fabbricato dell' ex Motonautica Savonese, sopra all' insenatura del "Molo verde", ed è avviato anche l' iter per smantellare la struttura degli ex Bagni Madonnetta, più a levante.

Il timore da parte dei comitati, costituiti dalle famiglie che per anni hanno frequentato con i bambini il lido incastonato a poche bracciate di nuoto dal famoso scoglio albissolese, è che le operazioni di cantiere possano danneggiare anche la spiaggia con la caduta di calcinacci e polvere. Così il gruppo di associazioni ha scritto all' **Autorità portuale** e ai Comuni di Savona e Albissola Marina, oltre che per conoscenza al Difensore civico, Francesco Lalla (**autorità** che aveva già richiamato gli enti pubblici alla manutenzione delle aree).

«Anche in ragione dell' ormai imminente stagione estiva - hanno scritto le famiglie della Margonara- si raccomanda, durante le operazioni di demolizione, di salvaguardare l' arenile antistante, isolando i rifiuti prodotti dall' attività in progetto, dalla spiaggia con misure gestionali e operative specifiche o con utilizzo di eventuali protezioni, teli o similari. Si chiede, al termine dei lavori, una verifica dello stato di pulizia dell' arenile al fine di escludere eventuale presenza di residui o rifiuti che possano rappresentare eventualmente anche un rischio per gli avventori della spiaggia, come residui di ferro arrugginito o chiodi». Nel frattempo i comitati hanno rinnovato la richiesta di disporre nella spiaggia un impianto con acqua potabile, doccia e servizi igienici, oltre a una periodica pulizia.

-- G.V.

G.V.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

IA PRATICA È STATA VOTATA IN CONSIGLIO. APPROVATO IL SOSTEGNO AL TERZO SETTORE

Porto, sul piano regolatore scontro frontale in Comune

Battaglia (Pd): «Noi esclusi quando sono in gioco scelte decisive per la città» Il vicesindaco Arecco: «Accuse strumentali, abbiamo fatto un ottimo lavoro»

SILVIA CAMPESE

savona«Il consigliere Alessandro Venturelli definisce il lavoro di valutazione dell'amministrazione comunale sul "Documento di programmazione strategica del porto" una "figata". Io non azzarderei: forse dimentica che all'opposizione nemmeno è stato dato il tempo di apportare le dovute modifiche. Non vorrei che il collega si confondesse con il lavoro che è stato svolto a Bari: **Autorità portuale** e Comune pugliese hanno lavorato, in modo congiunto, per un anno intero coinvolgendo con questionari online anche i cittadini». Sceglie la via dell'ironia la consigliera Pd, Cristina Battaglia, per attaccare la maggioranza sul discusso tema del Documento strategico, propedeutico al piano regolatore del porto. Una pratica che è stata votata, ieri, in consiglio comunale e che determinerà lo sviluppo dell'area **portuale**, ma anche della città, per i prossimi vent'anni.

«Non ci avete dato la possibilità di fornire il nostro contributo - dice Battaglia - e la delibera stessa evidenzia, grazie all'apporto dei funzionari del Comune, la carenza di dettagli rilevanti per la città. Si dà, poi, atto che **Autorità portuale** fornisce risposte negative e rimanda ad altre sedi l'inserimento delle osservazioni del Comune. Non è il metodo corretto per incidere su un documento di tale rilievo».

Duro anche l'attacco di Manuel Meles, Cinque Stelle.

«Sul deposito bitume - dice - **Autorità Portuale** precisa che il Comune dovrà esprimersi in sede di Vas, la valutazione ambientale. Ma sarà troppo tardi: avremmo dovuto insistere per far inserire oggi le posizioni di Palazzo Sisto.

Inoltre si parla di Aurelia bis, ma non si scende mai nei dettagli». Il consigliere di Savona città capoluogo, Silvio Rossi, ha proposto la convocazione di una commissione con esperti per valutare ipotesi alternative a livello viario per il transito del traffico pesante: ha parlato di un tunnel sotterraneo per il collegamento diretto con le aree portuali.

Si è, infine, discusso del piazzale antistante il Priamà che, nel documento del 2006, era stato destinato alla città con la creazione di una piattaforma su cui creare strutture aggregative e per spettacoli all'aperto. «Abbiamo precisato - ha detto il vicesindaco Massimo Arecco - che la parte sottostante del piazzale sarà di utilizzo del porto, mentre la parte prospiciente la Fortezza verrà utilizzata a fini urbanistici con soluzioni progettuali, coordinate dal Comune. Gli attacchi della minoranza sono meramente politici. Abbiamo fatto un ottimo lavoro che ci permetterà di incidere su aree strategiche della città, dal tratto di litorale della Margonara, ai caselli autostradali, ai collegamenti dell'Aurelia bis ribadendo un secco no al bitume».

Sempre nell'ambito del consiglio è stata votata all'unanimità la mozione di Pd, Italia Viva e Rete a sinistra per il sostegno al terzo settore, nel momento di difficoltà legato al Covid.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

savona. arecco: abbiamo detto no con chiarezza, il comune può solo dare prescrizioni

Bitume in porto, la minoranza: "La giunta non ha fatto abbastanza per fermare il piano"

Passa in Consiglio comunale l'approvazione del Piano strategico portuale, documento propedeutico al Piano regolatore portuale, e si rianima il dibattito del deposito di bitume, con la minoranza che attacca la giunta.

La Bit, intanto, non ha abbandonato il progetto. Aspetta ancora la valutazione della Regione, mentre l'area dove era previsto il deposito è stata danneggiata dalla mareggiata del 2018 e deve essere sistemata.

«Sul bitume - dice il vicesindaco Massimo Arecco - abbiamo preso una posizione molto chiara dicendo no ai depositi». Palazzo Sisto ha infatti confermato la contrarietà in una vecchia delibera, ma secondo l'opposizione avrebbe dovuto fare un intervento più incisivo nelle osservazioni al Piano strategico. Sulle osservazioni poste da Palazzo Sisto alle questioni ambientali, come quella del bitume, l'Autorità di sistema portuale ha risposto che l'amministrazione potrà pronunciarsi quando si parlerà della Vas (Valutazione ambientale strategica).

«Non condividiamo l'impostazione dell'Autorità portuale che dice che il Comune si può esprimere in sede di Vas - ha detto Manuel Meles dei 5Stelle -. La questione va posta ora in sede di discussione del Piano strategico e non quando ci sarà la Valutazione strategica ambientale. In quella fase il Comune potrà soltanto fare un ragionamento sui limiti degli impianti o sugli aspetti delle emissioni, come spiega anche il dirigente del Comune Delfino».

Il documento firmato dal responsabile dei Lavori pubblici osserva, in generale, che «nell'ambito della procedura di Vas l'amministrazione potrà, eventualmente, dare prescrizioni. Ma sicuramente, non potrà vietare certe tipologie di funzioni se verrà dimostrato che rientrano nei limiti di legge per gli aspetti ambientali». Tra le osservazioni al piano regolatore, il Comune ha richiesto all'Autorità di sistema di discutere insieme la pianificazione di tutte quelle aree portuali che non sono ricomprese all'interno della parte doganale. Si tratta, ad esempio, del piazzale sotto al Priamar che dovrà essere destinato ad uso urbano. e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Savona, approvato documento pianificazione portuale. Minoranza: "Necessaria condivisione". Arecco: "A decidere è Autorità Portuale"

La questione è stata ampiamente discussa in consiglio comunale

Savona. È stato approvato oggi in consiglio comunale a Savona, con 18 voti favorevoli, la proposta deliberativa sul documento di pianificazione strategica dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** propedeutico al nuovo piano regolatore. "Il Piano strategico **portuale** è uno strumento nuovo, importante e fondamentale nell' ottica di una revisione dei rapporti tra porto e città" ha affermato la consigliera del PD Elisa Di Padova, ma aggiunge, insoddisfatta dell' incontro di oggi in consiglio comunale: "Riteniamo che avrebbe potuto essere l' occasione per aprire la città a una discussione sulle questioni più importanti che hanno a che fare con il suo porto, soprattutto rispetto a tutti i temi su cui è necessaria condivisione e una coprogettazione". "Questa giunta ha avuto un anno di tempo per farlo, invece ha scelto la strada 'tecnica' mettendo ancora una volta la politica da parte - continua Di Padova -. Come consiglieri abbiamo avuto pochissimi giorni per poter studiare, esaminare, analizzare il Piano e su quello proporre osservazioni. Il Consiglio non è mai stato informato o coinvolto sugli approfondimenti avvenuti. Tantomeno la città, privata di meccanismi e azioni di partecipazione vera rispetto ai temi presenti sul Piano".

"Eppure su quel piano ci sono 'i titoli' e l' impostazione strategica di alcune delle partite più importanti che il nostro territorio nei prossimi anni si giocherà nell' ambito dello sviluppo e della sostenibilità. Pensiamo alla gestione condivisa con la città delle aree demaniali, all' Aurelia bis, al rinnovamento energetico, all' implementazione del collegamento porto città su ferro. La condivisione non è avvenuta e questa pratica va nello scaffale più pieno di questa amministrazione comunale: quello delle occasioni perdute". Anche il capogruppo del M5S, Manuel Meles, ha ragionato in chiave di condivisione: "Andava cercato un percorso partecipato, cercando di proporsi non solo alla parte politica ma anche alla cittadinanza - ha affermato in consiglio -. Il porto è infatti un particolare tipo di infrastruttura che incide in maniera profonda sull' assetto urbano". In occasione è intervenuto il vicesindaco Arecco, chiarendo: "Il Comune non progetta nulla. Noi abbiamo definito alcune situazioni in merito alle quali possiamo partecipare ad una coprogettazione ponendo delle linee guida, degli indirizzi da seguire, ma le decisioni operative spettano ad **Autorità Portuale**". Altre notizie di Savona sede Vaccinazioni in via Brilla a Savona, Caprioglio contro polemiche: "Spazi idonei. Ingressi separati tra bambini e chi si vaccina" Diretta IVG Da Benedetto a Francesco la devozione dei papi per Nostra Signora di Misericordia motori Salita del Costo, Pier Paolo Grassano al via della 29ª edizione patrimonio di savona Convento dei Cappuccini, a rischio tavole storiche dell' artista Allegrini: potrebbero essere trasferite a Genova Dalla Home L' autopsia Morto sulla spiaggia a Varigotti: disgrazia o suicidio, ma le indagini proseguono L' indagine Andora, donna deceduta: tragica fatalità, salma alla famiglia per i funerali Circolare Covid, il Viminale ai Prefetti: "Task force contro gli assembramenti" VERIFICHE Muore a 81 anni dopo aver ricevuto la seconda dose del vaccino Pfizer, l' Asl2: "Primo esame esclude correlazione"



Savona, approvato in consiglio il documento di pianificazione portuale. Vicesindaco Arecco: "Recuperato il tempo perduto dalle passate amministrazioni"

Di Padova (Pd): "Come consiglieri abbiamo avuto pochissimi giorni per poter studiare, esaminare, analizzare il Piano e su quello proporre osservazioni"

E' passato in consiglio comunale a Savona con 18 voti favorevoli, 6 astenuti e 6 voti la proposta deliberativa sul documento unico di pianificazione strategica dell' **Autorità di Sistema Portuale** propedeutico al nuovo piano regolatore. Al centro oltre al caso del deposito di bitume, per il quale il comune si è dichiarato contrario, anche la gestione delle spiagge, il completamento dell' Aurelia Bis a ponente in direzione casello autostradale; il mantenimento della genericità delle funzioni negli Alti Fontali del porto; il piazzale a mare sotto il Priamar; località Margonara e Madonnetta; caselli autostradali; svincoli d' accesso. "Noi come comune non progettiamo nulla, abbiamo definito alcune situazioni in merito alle quali possiamo partecipare al dialogo - ha commentato il vicesindaco e assessore Arecco - all' interno delle aree **portuale** il comune può intervenire a livello di Vas ma le decisioni operative spettano ad **Autorità Portuale**". "C' è un deficit di impostazione e di merito su questo documento, si doveva avviare un confronto sulla scorta del percorso fatto con il piano industriale della New co per arrivare ad una condivisione di fondo - spiega il capogruppo del M5S Manuel Meles - il porto è un particolare tipo di infrastruttura che incide in maniera profonda sull' assetto urbano, andava cercato un percorso partecipato per cercare ad arrivare a osservazioni e aprire alla città, cercando di accogliere e proporsi non solo alla parte politica ma anche alla cittadinanza "Sul bitume non condivido il fatto che **Autorità Portuale** dica che il comune possa intervenire in fase di valutazione ambientale strategica - ha continuato Meles - va fatto ora quel ragionamento, se si interverrà dopo il problema diventa che si fa un dibattito inutile sul dimensionamento degli impianti, su un rispetto dei limiti emissivi, non si fa a impedirne in assoluto l' installazione". "Il Piano strategico **portuale** è uno strumento nuovo, importante e fondamentale nell' ottica di una revisione dei rapporti tra Porto e Città. Riteniamo che avrebbe potuto essere l' occasione per aprire la città a una discussione sulle questioni più importanti che hanno a che fare con il suo porto, soprattutto rispetto a tutti i temi su cui è necessaria condivisione e una coprogettazione. Questa giunta ha avuto un anno di tempo per farlo, invece ha scelto la strada "tecnica" mettendo ancora una volta la Politica da parte" ha dichiarato la capogruppo consiliare del Pd Elisa Di Padova. "Come consiglieri abbiamo avuto pochissimi giorni per poter studiare, esaminare, analizzare il Piano e su quello proporre osservazioni. Il Consiglio non è mai stato informato o coinvolto sugli approfondimenti avvenuti. Tantomeno la città, privata di meccanismi e azioni di partecipazione vera rispetto ai temi presenti sul Piano. Eppure su quel piano ci sono "i titoli" e l' impostazione strategica di alcune delle partite più importanti che il nostro territorio nei prossimi anni si giocherà nell' ambito dello sviluppo e della sostenibilità. Pensiamo alla gestione condivisa con la città delle aree demaniali, all' Aurelia bis, al rinnovamento energetico, all' implementazione del collegamento porto città su ferro. La condivisione non è avvenuta e questa pratica va nello scaffale più pieno di questa amministrazione comunale: quello delle occasioni perse. Un' ulteriore prova della lontananza dell' attuale amministrazione dalla città e da ciò' che sarebbe utile alla città, da quei nodi che dovranno vedere protagonista la prossima amministrazione: forte e determinata nell' affrontarli come volano per il futuro" continua Di Padova. "Il documento avrebbe dovuto beneficiare di un percorso sul quale avrebbero dovuto intervenire



partecipato per cercare ad arrivare a osservazioni e aprire alla città, cercando di accogliere e proporsi non solo alla parte politica ma anche alla cittadinanza "Sul bitume non condivido il fatto che **Autorità Portuale** dica che il comune possa intervenire in fase di valutazione ambientale strategica - ha continuato Meles - va fatto ora quel ragionamento, se si interverrà dopo il problema diventa che si fa un dibattito inutile sul dimensionamento degli impianti, su un rispetto dei limiti emissivi, non si fa a impedirne in assoluto l' installazione". "Il Piano strategico **portuale** è uno strumento nuovo, importante e fondamentale nell' ottica di una revisione dei rapporti tra Porto e Città. Riteniamo che avrebbe potuto essere l' occasione per aprire la città a una discussione sulle questioni più importanti che hanno a che fare con il suo porto, soprattutto rispetto a tutti i temi su cui è necessaria condivisione e una coprogettazione. Questa giunta ha avuto un anno di tempo per farlo, invece ha scelto la strada "tecnica" mettendo ancora una volta la Politica da parte" ha dichiarato la capogruppo consiliare del Pd Elisa Di Padova. "Come consiglieri abbiamo avuto pochissimi giorni per poter studiare, esaminare, analizzare il Piano e su quello proporre osservazioni. Il Consiglio non è mai stato informato o coinvolto sugli approfondimenti avvenuti. Tantomeno la città, privata di meccanismi e azioni di partecipazione vera rispetto ai temi presenti sul Piano. Eppure su quel piano ci sono "i titoli" e l' impostazione strategica di alcune delle partite più importanti che il nostro territorio nei prossimi anni si giocherà nell' ambito dello sviluppo e della sostenibilità. Pensiamo alla gestione condivisa con la città delle aree demaniali, all' Aurelia bis, al rinnovamento energetico, all' implementazione del collegamento porto città su ferro. La condivisione non è avvenuta e questa pratica va nello scaffale più pieno di questa amministrazione comunale: quello delle occasioni perse. Un' ulteriore prova della lontananza dell' attuale amministrazione dalla città e da ciò' che sarebbe utile alla città, da quei nodi che dovranno vedere protagonista la prossima amministrazione: forte e determinata nell' affrontarli come volano per il futuro" continua Di Padova. "Il documento avrebbe dovuto beneficiare di un percorso sul quale avrebbero dovuto intervenire

gli uffici, l' amministrazione e certamente anche la commissione consiliare e in questo è totalmente mancata la possibilità di dare un contributo. La delibera mette bene in evidenza alcune cose che non sono chiarissime, come il bitume, l' aspetto energetico ed ambientale



Savona News

Savona, Vado

del porto che fa parte di un dibattito molto importante in città, su questi punti non sono stati dati riscontri" ha proseguito la consigliere dem Cristina Battaglia. "E' un confronto duro, non semplice, il comune e **Autorità Portuale** sono due soggetti che collaborano insieme ma in certe situazioni ognuno cerca di far prevalere la propria visione, da quando c'è l'amministrazione Caprioglio i rapporti sono sicuramente cambiati, l'amministrazione ha ribaltato certi rapporti ed è chiaro che questi risultati si stanno vedendo, la mancata politica degli anni precedenti l'abbiamo pagata tutti quanti, recuperare il tempo perduto non è stato facile" ha specificato Arecco puntando il dito contro la passata giunta Berruti.

Demolizione fabbricato ex bagni Madonnetta, comitati Margonara: "Venga salvaguardato l'arenile tenendolo pulito"

Hanno scritto ai comuni di Albissola, Savona e Autorità Portuale: "Auspichiamo la possibilità di accedere nuovamente al litorale prima possibile"

I gruppi a sostegno della Margonara hanno scritto una lettera al comune di Albissola Marina, di Savona, all' **Autorità di Sistema Portuale** e per conoscenza al Difensore Civico regionale Francesco Lalla, in merito ai prossimi lavori di demolizione del fabbricato degli ex bagni Madonnetta e all'imminente stagione estiva. "Anche in ragione dell' ormai imminente stagione estiva si raccomanda, durante le operazioni di demolizione, di salvaguardare l'arenile antistante, isolando i rifiuti stessi prodotti dall' attività in progetto, dalla spiaggia con misure gestionali/operative specifiche e/o con utilizzo di eventuali protezioni (teli o similari)" spiegano nella missiva i comitati. "Si chiede, al termine dei lavori, una verifica dello stato di pulizia dell' arenile al fine di escludere eventuale presenza di residui/ rifiuti che possano rappresentare eventualmente anche un rischio per gli avventori della spiaggia (residui di ferro arrugginito, chiodi etc)" proseguono. "L' attuale arenile risulta in ottimo stato come si evince dalle fotografie allegate alla presente, scattate nella giornata del 14/03/2021. Un' altra volta richiamiamo l' attenzione sulla tutela di questo tratto di costa speciale e amato da tantissimi cittadini, auspicando, già per l' anno in corso, la possibilità di accedere nuovamente al litorale, in tutta sicurezza, una volta terminati i lavori di demolizione. Chiediamo, in tal senso, che vengano almeno assicurati sia per la spiaggia della Madonnetta che per quella del Molo Verde, oggetto della recente demolizione di un altro fabbricato, acqua potabile, doccia e servizi igienici, periodica pulizia, con eventuali presidi di personale addetto alla gestione del litorale, come previsto per l' emergenza Covid" hanno concluso i gruppi a sostegno della Margonara.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

transiti più veloci

Psa Genova rafforza i link con la Svizzera

ALBERTO GHIARA

Psa **Genova** è partner del Groupement Fer (Gf) e «garantisce agli spedizionieri della Svizzera l' unica connessione diretta tra il **porto** di **Genova** e Basilea». Lo annuncia Psa. «Dopo due anni dall' inizio delle operazioni, il "Mittelmeerzug" è diventato un' opzione solida per i caricatori e ricevitori svizzeri e rispetto alle rotte via Nord Europa, il servizio riduce il transito marittimo necessario per raggiungere il Middle East e il Far East.



In partenza a Genova primo corso per le agenzie

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



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il presidente dell' autorità portuale

«Favorevole a spedire i container di notte a Santo Stefano Magra»

L.IV.L.IV.

La Spezia La possibilità di "spedire" i container vuoti la notte, via treno, al retroporto di Santo Stefano è «un' idea che condivido». Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Mario Sommariva conferma l' intenzione dell' ente di trovare una soluzione al problema delle code sul raccordo e delle lunghe attese in ingresso al porto da parte degli autotrasportatori. Confartigianato Trasporti aveva lanciato la possibilità di fare in modo che i tir potessero ritirare i vuoti direttamente in retroporto, senza spostarsi verso la città e quindi allo scalo solo per effettuare questa operazione. I contenitori vuoti, questa l' idea, siano spediti a cura dei terminalisti stessi via treno a Santo Stefano. Magari la notte, per far sì che i tir possano caricarli già dal mattino successivo. Senza code, attese e disagi per lavoratori e per il traffico cittadino. Con un risparmio in ore di lavoro e costi per l' impresa di autotrasporto.

Dal giorno dell' insediamento del nuovo presidente sembra che la linea sia proprio questa. «Posso dire - risponde Sommariva - che stiamo lavorando per realizzare questo tipo di soluzione». Sarebbe una rivoluzione dal punto di vista logistico, una semplificazione attesa da anni dai lavoratori del settore e dalle loro associazioni. Sarebbe anche una risposta concreta ai problemi di traffico e inquinamento, causati dai tir in colonna, di cui la città si è fatta da sempre carico. Lo spostamento dei vuoti fuori dal porto, verso Santo Stefano, eviterebbe una inutile "transumanza" dei mezzi pesanti. Che dovrebbero quindi recarsi in porto solo per consegnare o ritirare i container pieni.

--L.IV.

Il Secolo XIX
17 MARZO 2021

Gli abitanti di Follo i più virtuosi: differenziata spinta al 90 per cento

Da tutti gli Azioni Ambientali salgono sui passi anche Pizzo e Anzola. La Spezia scende al 25%. Persicotti: «L'uscita già rispettando i tempi»

«Favorevole a spedire i container di notte a Santo Stefano Magra»

Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Mario Sommariva conferma l' intenzione dell' ente di trovare una soluzione al problema delle code sul raccordo e delle lunghe attese in ingresso al porto da parte degli autotrasportatori.

Ancoraggio al Garibaldi, sono cominciati i lavori

Il cantiere è in pieno svolgimento. I lavori di ampliamento del molo di ancoraggio al Garibaldi sono cominciati.

Canieri Sanlorenzo Il bilancio è strepitoso

«Ordini 2021 in aumento». Il bilancio dell'azienda è molto positivo.

Settore	2020	2019
Industria	10,5	11,2
Commercio	12,1	12,8
Servizi	15,3	16,0
Finanza	18,7	19,5
Altre attività	22,4	23,1
Totale	15,2	16,1

Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Mario Sommariva.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

porto

Ancoraggio al Garibaldi, sono cominciati i lavori

L.IV.L.IV.

La Spezia Sono partiti i lavori per la realizzazione di un nuovo punto di ancoraggio sulla testata del molo Garibaldi.

Servirà ad assicurare con più efficacia le grandi navi, in banchina, nel caso di più accosti contemporanei.

L'intervento, secondo l'ordinanza dell'**Autorità di Sistema Portuale**, dovrebbe essere concluso entro il 30 aprile a cura di una ditta di Senigallia. La prima nave che dovrebbe fare tappa alla Spezia è Costa Smeralda, venerdì 2 aprile.

Ma si tratta del weekend pasquale, in zona rossa, per cui c'è un grande punto interrogativo sul calendario delle toccate. Intanto l'ente di via del Molo, al lavoro per portare avanti l'iter di realizzazione del nuovo terminal crociere a cura di Costa, Msc e Royal Caribbean, ha determinato l'acquisizione di un supporto specialistico al Rup per la gestione del contratto di concessione. Supporto che sarà fornito da uno studio legale milanese, per 12 mila euro.

--L.IV.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

l'annuncio del governatore Toti

Hub vaccinale al Palacrociere Sarà gestito dalla sanità privata

Il presidente della Liguria ha incontrato i rappresentanti di Confindustria sanità, Confcommercio salute e Lega delle cooperative

SI.CO.

La Spezia Alla Spezia sarà attivato un hub di vaccinazione al Palacrociere. L'annuncio è stato dato ieri pomeriggio dal presidente della Regione Giovanni Toti. L'importante struttura sanitaria che sarà attivata nel terminal del **porto** probabilmente sarà gestita con l'apporto dalla sanità privata.

«Abbiamo incontrato in modo molto proficuo il mondo della sanità privata, in particolare i rappresentanti di Confindustria sanità, Confcommercio salute e Lega delle cooperative - ha spiegato Toti - Anche con questo mondo stiamo perfezionando un accordo che porterà all'apertura di 2 grandi hub di vaccinazione, uno al Palacrociere della Spezia e uno a Genova in Fiera, affiancato all'hub di Asl3. Con queste due operazioni riteniamo di aver espresso tutto il potenziale di vaccinazione della nostra regione, che a regime, AstraZeneca permettendo, crescerà fino a 80 mila vaccinazioni a settimana».

Il terminal delle crociere spezzino ben si presta per essere riconvertito in un centro vaccinale anti Covid. La struttura dispone di percorsi dedicati sia per l'ingresso sia per l'uscita, un capiente parcheggio dinanzi l'ingresso e box dedicati per effettuare le somministrazioni vaccinali. Inoltre è facilmente accessibile.

L'hub vaccinale del terminal delle crociere affiancherà l'ex deposito delle corriere del Canaletto dove è già in corso la vaccinazione per gli over 80. E' chiaro che quando partirà la vaccinazione di massa anche alla Spezia saranno necessari spazi importanti e facilmente accessibili.

Da qui l'importanza del Terminal delle crociere.

--Si.Co.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Vaccini, farmacie in pista Avanti col Pala-crociere

Gli aggiornamenti di Toti sulla via del concorso della sanità privata «Arrivati i primi 75 flaconi con gli anticorpi monoclonali per le cure»

LA SPEZIA «Abbiamo perfezionato l' accordo con le farmacie: saremo una delle prime regioni in Italia ad avere operativamente punti vaccinali in farmacia. Nelle prossime 48/72 ore definiremo quali saranno i punti dove si effettuerà la prima partenza sperimentale, che sarà il 29 marzo. Avremo 50 punti per un totale compreso tra 2500 e 3000 vaccini alla settimana».

Così ieri sera il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti nel punto-stampa sull' andamento del coronavirus e i vaccini in Liguria in attesa delle determinazioni dell' Ema su AstraZeneca.

Intanto, sul punto, il report: «Nonostante il blocco di AstraZeneca, siamo saliti al 71 per cento del somministrato sul consegnato, con uno sforzo importante sui vaccini a mRNA Moderna e Pfizer: senza il blocco oggi avremmo effettuato circa 8000 dosi come avevamo predisposto».

Arriva, in serata, la conferma delle indiscrezioni rilanciate da La Nazione sulla possibile fruizione della stazione crocieristica per le vaccinazioni, verso l' immunizzazione di massa. Questa la narrazione a largo spettro di Toti, partendo da una appendice di staff operativi.

«Abbiamo incontrato, in modo molto proficuo, il mondo della sanità privata, in particolare i rappresentanti di Confindustria sanità, Confcommercio salute e Lega delle cooperative -spiega Toti -; anche con loro stiamo perfezionando un accordo che porterà all' apertura di due grandi hub di vaccinazione, uno al Palacrociera della Spezia e uno a Genova in Fiera, affiancato all' hub di Asl3».

Il risultato dei sopralluoghi effettuati dai vertici dell' Asl 5 alla stazione crocieristica hanno spianato la strada all' annuncio.

E così - in assenza di navi da crociera all' ormeggio con passeggeri a bordo, imbarchi e sbarchi di questi - la struttura di largo Fiorillo, in concessione dall' **Adsp** a all' operatore La Spezia & Carrara Cruise Terminal, si fa risorsa per la città per affrontare l' emergenza sanitaria.

E veniamo ai numeri di giornata alla Spezia. Sono 37 i nuovi positivi su 803 tamponi processati (10 sono i positivi in età scolare, 6 gli over 60), Nessun decesso, ieri e ricoveri in calo: due pazienti in meno rispetto al giorno prima. Il totale è di 71 ospedalizzati. Il dato concorre alla curva piatta o in lieve calo della Liguria per quando riguarda gli accessi agli ospedali e l' incidenza del virus. «Ciò grazie anche al miglioramento della situazione nell' estremo ponente» spiega Toti.

Invece annuncio atteso da settimane: «Sono arrivati in Liguria 75 flaconi di anticorpi monoclonali. Verranno somministrati a pazienti non ospedalizzati con patologie lievi o moderate, che rientrino nei criteri di eleggibilità stabiliti dall' Aifa. I centri di somministrazione saranno gli ospedali di Sarzana, Sanremo e il policlinico San Martino».

Corrado Ricci.



Città della Spezia

La Spezia

Fotografia, torna il premio promosso dai mitilicoltori

Iscrizione gratuita, c'è tempo fino al 7 giugno.

La Spezia - Anche quest' anno la Cooperativa mitilicoltori spezzini omaggia, attraverso l' arte fotografica, il mondo della mitilicoltura e della pesca in mare. Il concorso è aperto a tutti, sia principianti che professionisti , italiani e non, purchè maggiorenni. Le fotografie saranno valutate da una giuria composta da quattro fotografi e tre tecnici: Alberto Andreani (fotografo ufficiale Spezia Calcio), Marco Aliotta (presidente dell' Associazione Fotografica Liberi di Vedere), Claudio Barontini (fotoreporter e ritrattista di celebrities) , Pierluigi Peracchini (sindaco della Spezia) Federico Pinza (Cooperativa Mitilicoltori della Spezia), Alma Schianchi (fotografa delegata provinciale FIAF), Mario Sommariva (presidente **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale). Segretario di giuria Alessandro Godani. Il lavoro della giuria inizierà con la visione del materiale raccolto e proseguirà con la valutazione delle opere in base ai temi scelti: "Mitilicoltori e pescatori" e "L' ostrica" per lo still-life. Con insindacabile giudizio la giuria individuerà 16 fotografie che stampate in grandi dimensioni parteciperanno all' esposizione lungo la passeggiata Morin di La Spezia. Tra queste prescelte, il 3 luglio, verranno comunicati i nomi dei due vincitori. Modulo di Iscrizione qua: www.mitilicoltori.it/premiofotografico Premi e riconoscimenti - Il vincitore assoluto del Premio fotografico Nazionale Mitilicoltori della Spezia 2021 riceverà, oltre alla targa del vincitore, un assegno circolare di 1.000,00 (mille). Il vincitore del tema "Still life: l' ostrica" riceverà un assegno circolare di 500,00 (cinquecento) e una targa ricordo. - Una targa ricordo anche per la foto che avrà ottenuto il punteggio più alto dalla votazione popolare (fotografie trasmesse in loop su un maxi monitor posizionato in Passeggiata Morin. Regolamento nello stand dei Muscolai). Ai restanti 14 fotografi in mostra, i quali saranno considerati "secondi ex aequo", sarà consegnata una medaglia ricordo. Si raccomanda a tutti quelli che partecipano al premio di seguire la comunicazione sulla pagina <https://www.facebook.com/Premiofotograficomitilicoltori> . Calendario del Premio Presentazione delle fotografie e della documentazione per partecipare al premio: entro lunedì 7 giugno 2021. Sabato 3 luglio 2021: Comunicazione dei vincitori e dei selezionati per la mostra. Lunedì 5 luglio 2021: Vernissage esposizione Sabato 7 agosto 2021: Premiazione Domenica 28 agosto 2021: Finissage Il tema MITILICOLTORI e PESCATORI. Nelle foto, che possono essere scattate in qualsiasi territorio nazionale e non, deve affiorare il mondo della pesca e della mitilicoltura: muscoli, cozze, ostriche, le barche, i pescherecci, gli allevamenti, i filari, i centri di depurazione, i "muscolai", i pescatori ecc. ecc. STILL-LIFE: L' ostrica Come partecipare Ogni partecipante potrà inviare un massimo di quattro foto, 3 per partecipare al tema: "Mitilicoltori e pescatori" e una sola foto per lo still-life. Le immagini inviate, che possono essere sia a colori che in BN, devono avere un formato con il lato maggiore di cm 40 e pixel 4.724X3.543 circa (non è consentito l' inserimento di firme ed eventuali margini). Le foto scelte dalla giuria saranno poi, a spese e a cura dell' organizzazione, stampate su pannelli forex ed esposte, nei mesi di luglio/agosto, nella affollatissima passeggiata a mare. E' vietata la manipolazione esasperata E' vietato togliere o aggiungere elementi non presenti nello scatto originale. Resta facoltà della giuria la possibilità di escludere fotografie in seguito a manipolazione eccessiva. Modalità di iscrizione Compilazione del modulo di iscrizione/regolamento puo essere scaricato dalla pagina Facebook "premiofotograficomitilicoltori" oppure nel sito www.mitilicoltori.it/premiofotografico Invio del materiale Il materiale, foto e modulo di iscrizione/regolamento, in un



unico invio va spedito per e-mail a: iscrizionepremiomilicoltori@eventofotografico.it Martedì 16 marzo 2021 alle 15:38:05 Redazione.



La rete dell' Emilia-Romagna per aiutare la logistica sostenibile

Firmato il nuovo protocollo di intesa che definisce le attività 2021-2025 per lo sviluppo e la promozione della collaborazione del sistema delle piattaforme intermodali della Regione

BOLOGNA Un **sistema** di collaborazione orizzontale tra le principali realtà che effettuano il trasporto inter modale in Emilia-Romagna per una logistica evoluta e sostenibile, c' è e funziona.

Un **sistema** che, nel 2019, ha movimentato poco meno di 18 milioni di tonnellate di merci su ferro con benefici per l' ambiente e la qualità dell' aria, a vantaggio di un territorio fortemente produttivo e legato all' export e connesso ai tre corridoi della rete transeuropea di trasporto (TEN -T, Scandinavo -Mediterraneo, Baltico -Adriatico e Mediterraneo) che attraversano l' Emilia-Romagna.

Si chiama Eric - Emilia-Romagna Intermodal Cluster-, ed è la rete nata nel 2018 dall' accordo tra i principali referenti del sistema intermodale regionale che adesso, dopo un biennio di proficua collaborazione e buoni risultati, si rinnova per altri cinque anni. È stato infatti firmato nei giorni scorsi il nuovo protocollo di intesa che definisce le attività 2021-2025 per lo sviluppo e la promozione della collaborazione del **sistema** delle piattaforme intermodali della Regione Emilia-Romagna a livello nazionale e internazionale.

«Eric è un progetto su cui abbiamo scommesso e creduto sin dall' inizio e che ha dimostrato non solo di sapere funzionare bene commenta l' assessore regionale ai Trasporti, Andrea Corsini- ma anche di essere vincente per la svolta green che vede impegnata la Regione in linea con gli obiettivi del Patto per il Lavoro e per il Clima. Ora è tempo di rafforzare ancora di più questo modello e guardare al futuro attraverso lo sviluppo di progetti condivisi che sappiano coniugare aspetti tecnologici avanzati, supportare la transizione ecologica e la sempre maggiore integrazione tra imprese nelle catene logistiche di trasporto internazionali e domestiche, con l' obiettivo di sfruttare al meglio tutte le nuove opportunità, anche sul mercato estero».

Il protocollo individua le aree di collaborazione tra i soggetti firmatarie ha, tra gli obiettivi principali, l' equilibrio modale sul territorio, il supporto della qualificazione del **sistema** delle competenze in ambito regionale per il settore e la promozione dello sviluppo di soluzioni di trasporto innovative e sostenibili in grado di modificare lo split modale gomma -ferro.

È sottoscritto da **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale, Cepim spa, Dinazzano Po spa, Interpor to Bologna spa, Terminal Rubiera srl, Lotras spa, Terminali Italia srl Gruppo FS, Hupac spa e Sapir spa.

I risultati della piattaforma nel biennio 2018-2020 Il volume del traffico ferroviario del **sistema** intermodale Eric rappresenta oggi circa il 90% del totale di quello movimentato in Regione e nel 2019 ha superato i 17,9 milioni di tonnellate rispetto al totale di 18,5 tonnellate movimentate nello stesso periodo nell' intera Emilia-Romagna.

Obiettivi di Eric I membri di Eric si impegnano a sostenere il rafforzamento di un **sistema** di trasporto merci sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico e che comporti il minor impatto possibile sul territorio. Per favorire modalità di trasporto sostenibili e ridurre la quota di trasporto su gomma, il cluster lavora per supportare l' internazionalizzazione delle imprese nel mercato europeo.



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

«Il retroporto l' ho salvato dal fallimento» Nardi: non ho firmato i contratti d' affitto

Memoria difensiva dell' allora amministratore delegato che ha guidato la società per 25 anni. «Ho agito con correttezza e trasparenza»

MARINA DI CARRARA La vicenda giudiziaria dell' affitto alla **Porto** di Carrara spa dell' area retroportuale di viale Zaccagna ha trascinato in tribunale l' ex presidente di Area spa Carlo Alluisini e l' ex amministratore delegato Filippo Nardi rinviati a giudizio per abuso d' ufficio. Prima udienza il 6 ottobre.

Sotto la lente dei magistrati erano finiti i passaggi di locazione fra Area, società pubblico-privata (il 36% è controllato dal Comune di Carrara, il 10,7% dalla Provincia di Massa Carrara, il 4,7% dal Comune di Massa e il restante 49 a suo tempo dalla **Porto** spa che è stata poi ceduta nell' agosto del 2019 al fondo infrastrutturale Holding Portuale F2i). L' inchiesta iniziò nel 2016 quando l' allora procuratore Aldo Giubilaro mise sotto osservazione i movimenti sulle banchine del **porto**. Dopo il sequestro di alcuni piazzali, la magistratura aprì il dossier su affitto e subaffitto di Area spa. «La società - scrisse Giubilaro in una nota - era proprietaria di un ampio terreno in viale Zaccagna, di oltre 222mila metri che con un contratto del 2011 cedette in affitto alla **Porto**, di cui Nardi all' epoca era amministratore delegato, per quasi 900mila euro». Con un contratto dello stesso anno 114mila metri di terreno di Area spa vennero a loro volta ceduti in locazione al Nuovo Pignone a un canone annuo di un milione e 900mila euro. Da qui Giubilaro sostenne che «agendo in concorso tra di loro Alluisini e Nardi procuravano alla **Porto** un ingiusto vantaggio patrimoniale e arrecavano alla parte pubblica di Area un ingiusto danno». L' ex ad Nardi ha presentato una memoria e sostiene di aver sempre agito correttamente. «Il reato ipotizzato dalla procura riguarda il mancato ricorso a procedure concorsuali aperte nell' affidamento in locazione dell' immobile di Area spa. Sono stati depositati i pareri degli avvocati Righi, Bosetti, Clarich e Ricci che unanimemente confermano l' inapplicabilità della disciplina pubblicistica al contratto di locazione del primo gennaio 2011 e a quello del 4 luglio 2011 e la piena validità degli stessi».

Ma Area non è una società a partecipazione pubblica?

«Sì, opera in un settore aperto alla concorrenza nella quale gli azionisti pubblici, per statuto, non dispongono della maggioranza sufficiente per deliberare, né possono eleggere più del 50% dei membri del cda e del collegio sindacale. Area non è assoggettata a criteri di evidenza pubblica per i contratti».

Lei respinge le accuse?

«Avrei proceduto in qualità di amministratore delegato sia di Area che di **Porto** di Carrara alla sottoscrizione della scrittura e in presenza, a dire della procura, di un palese conflitto di interesse rivestendo, appunto, contemporaneamente le due cariche».

Messa così potrebbe far riflettere... «In verità, come risulta dai due contratti di locazione, io non li ho sottoscritti né come ad di Area, né come ad della **Porto**.

Gli stessi contratti sono stati deliberati dai rispettivi cda con la presenza e l' approvazione dei rappresentanti degli azionisti pubblici ma con la mia astensione, come risulta dai relativi verbali di riunione».

Sostiene di aver salvato Area...





La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

successi, collaborando col cda.

Proprio la duplice veste di ad sia di Area che di **Porto** per 25 anni ha agevolato lo sviluppo in armonia dell' attività delle due società, con la soddisfazione dei rispettivi interessi. Area ha rappresentato l' unica impresa partecipata dalle amministrazioni pubbliche locali che non ha mai richiesto finanziamenti e ripianamenti di perdite agli azionisti pubblici».

Gianfranco Baccicalupi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

Cronisti in erba, focus sul porto Il tema proposto dall' Authority

Anche l' altro nostro nuovo partner, The Italian Sea Group, punta molto sulla creatività dei più giovani

MASSA CARRARA La diciannovesima edizione di "Cronisti in erba", i Campionati di Giornalismo organizzati da La Nazione, che anche quest' anno coinvolgono centinaia di studenti delle scuole secondarie di primo grado della provincia apuana, è al giro di boa. Oggi pubblichiamo le due pagine della prima giornata di ritorno, un bell' esempio di un lavoro di qualità che gli alunni stanno svolgendo guidati dai loro docenti- tutor. Mentre prosegue l' attività dei cronisti in erba, due dei nuovi partner di quest' anno, l' Autorità di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale ed Italian Sea group, lanciano altrettanti temi che le squadre in gara potranno svolgere. L' **Authority** propone 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 Marina di Carrara e 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 sull' argomento, ci sarà un' uscita didattica all' interno dello scalo, compatibilmente con le misure di sicurezza anticontagio.

E passiamo al nostro secondo partner. In una nota The Italian Sea Group ricorda che il cantiere «è sempre molto attento alla formazione dei giovani sia in termini di crescita professionale che personale. Il nostro sostegno al Campionato del Giornalismo, in questo senso, rappresenta una naturale trasposizione di questa volontà e ci permette di dare supporto alle future generazioni per stimolare in loro l' interesse nei confronti dell' apprendimento e alimentare la voglia di mettersi in gioco esprimendosi con un mezzo che nel loro quotidiano può risultare differente. L' iniziativa consente di dare rilevanza anche alla carta stampata, che in un' era digitalizzata e fatta di distanze ancor più accentuate dalla pandemia, può risultare un' occasione di contatto e confronto costruttivo per imparare a relazionarsi attraverso mezzi di comunicazione diversi, donando un coinvolgimento maggiore al momento dell' apprendimento anche dal punto di vista fisico. La possibilità di sfogliare un quotidiano o un libro consente di creare aggregazione e stimolare un dibattito formativo, elemento necessario per la crescita di ognuno di noi.

Inoltre, l' opportunità di lavorare alla stesura di un articolo e cercare in maniera diretta materiali di supporto, rafforza la capacità di osservazione e di rielaborazione di quello che viene percepito. Riteniamo che, nelle giovani generazioni, favorire la creatività permetterà di garantire un futuro migliore per tutti. E osservare il mondo che ci circonda da un punto di vista diverso, privo di schemi e preconcetti può aiutare anche noi adulti a smussare certe rigidità che a volte sono da ostacolo al raggiungimento dei nostri obiettivi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto Carrara, Dello Iacono esce di scena: il nuovo ad di Fhp è Alessandro Becce

Il manager arriva al vertice della controllata di F2i Sgr dopo il recente accordo di acquisizione della società MarterNeri

Redazione

MARINA DI CARRARA - F2i sgr, il principale Fondo Infrastrutturale italiano, annuncia la nomina, a decorrere da marzo, di Alessandro Becce ad amministratore delegato di Fhp (F2i Holding Portuale), il maggiore operatore italiano attivo nella gestione dei terminal portuali per rinfuse. Fhp opera in quattro terminal a Marina di Carrara (aveva rilevato le attività della Porto di Carrara Spa di Enrico Bogazzi), Marghera e Chioggia e ha recentemente annunciato l'accordo per l'acquisizione della società MarterNeri, con attività a Monfalcone e Livorno. Alessandro Becce porta in Fhp una lunga esperienza internazionale nel settore portuale. Prima di unirsi al gruppo è stato amministratore delegato di Vecon, società del gruppo di Singapore Psa. Precedentemente ha rivestito cariche apicali in attività portuali in Turchia, Croazia, Arabia Saudita. È stato Chief Executive Officer delle attività terminalistiche a Cagliari e La Spezia del gruppo Contship. Dal 2000 al 2004 è stato Presidente dell'Autorità Portuale Savona Vado. Dal 2020 è presidente della sezione Porto Confindustria Venezia- Rovigo. Foto 2 di 2 F2i Sgr ringrazia l'amministratore delegato uscente, Paolo Dello Iacono «per il lavoro svolto in questi anni, anche difficili, a favore di Fhp».



RISANAMENTO

Porto di Livorno, piano di rilancio condizionato dal via alla maxi darsena

La Transizione ecologica ha fermato l' iter del progetto per accertamenti

Silvia Pieraccini

Cambia il presidente ma la sfida da vincere, a **Livorno**, rimane la stessa. Alla guida dell' Autorità portuale del Tirreno settentrionale (che comprende i porti di **Livorno** e Piombino, più quelli delle isole Elba e Capraia) si è appena insediato Luciano Guerrieri, 63 anni (si veda articolo in basso), che prende il posto di Stefano Corsini.

Il neo presidente ha una missione "antica" e strategica: realizzare la Darsena Europa, cioè l' ampliamento a mare del **porto** di **Livorno**, opera-simbolo del rilancio economico della costa toscana che vale circa 700 milioni di euro, per la quale è stato nominato anche commissario straordinario dal Governo.

Secondo le previsioni la Darsena Europa raddoppierà i traffici commerciali del **porto** di **Livorno** - 31,7 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2020 (-13,5%), quarto scalo dopo Trieste, Genova e Gioia Tauro - e spingerà l' occupazione in un' area già in forte crisi prima della pandemia.

Avviare la Darsena Europa non è un problema economico ma autorizzativo: sono disponibili 550 milioni di risorse pubbliche (200 milioni assegnati dal ministero Infrastrutture nei mesi scorsi, 250 milioni stanziati da tempo dalla Regione Toscana, 50 dall' Authority portuale e altri 50 del Fondo sviluppo e coesione).

A questi si aggiungeranno gli investimenti fatti da investitori privati in project financing per costruire il nuovo terminal contenitori.

Ora però, proprio quando si avvicina la pubblicazione del bando (attesa in estate) da quasi 400 milioni di euro per la costruzione della nuova diga e il dragaggio dei fondali del canale d' accesso ai bacini, è spuntato un intoppo che potrebbe impedire l' attesa de-perimetrazione dell' area Sin, e dunque l' utilizzo dei sedimenti di dragaggio in mare.

In uno dei sei campioni di cozze sistemati in quell' area come rilevatori della qualità delle acque è stato infatti trovato un inquinante, il benzopirene: il ministero della Transizione ecologica ha così frenato la convocazione della conferenza dei servizi che dovrà dare il via libera al progetto.

Adesso, per capire come procedere, le analisi verranno ripetute in due laboratori diversi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



IL NEO PRESIDENTE

«Entro l' anno pronto il bando, i cantieri saranno aperti nel 2022»

Guerrieri: «Il progetto Darsena Europa procede, nessuno slittamento»

S.Pi.

Gioca in casa, dal punto di vista geografico, il nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri, 63 anni, piombinese, laureato in Economia, una carriera tutta spesa tra gli incarichi di amministratore pubblico locale e quelli di manager portuale. Guerrieri ha fatto il sindaco di Piombino, secondo polo italiano dell' acciaio, per due mandati, dal 1995 al 2004, quando è diventato assessore all' Ambiente della Provincia di Livorno.

Un incarico breve, perché dal giugno 2005 la sua carriera ha virato sul settore portuale: presidente dell' Autorità portuale di Piombino confermato nel 2009, e poi dal 2013 - con incarichi prorogati ogni sei mesi - è commissario straordinario della stessa Authority fino a quando, nel 2016, il Governo approva la riforma Delrio di riorganizzazione dei porti con la riduzione delle Authority da 25 a 14. Piombino viene accorpata con il porto "madre" di Livorno (mentre l' altro porto toscano, quello di Marina di Carrara, finisce con La Spezia) e nel marzo 2017 arriva il primo presidente della neonata Autorità di sistema portuale, Stefano Corsini.

Nell' idea di Delrio i porti italiani avrebbero dovuto appunto fare sistema, in modo da crescere e potersi confrontare con le grandi potenze portuali del mondo. Livorno e Piombino sono ancora agli albori di questa integrazione, anche perché finora la missione di Piombino è stata perlopiù turistica e solo adesso è in atto una trasformazione in chiave commerciale e industriale. Livorno invece è sempre stato il porto dei traffici e nel 2020 ha movimentato più di 716mila teu (i container da 20 piedi), tra i principali porti italiani dopo Gioia Tauro, Genova, La Spezia e Trieste. Una vocazione commerciale che ora Guerrieri, un passato da vicepresidente di **Aссоporti** e Federlogistica, punterà a potenziare proprio grazie al progetto della Darsena Europa, in attesa da anni (si veda articolo a fianco). «Stiamo facendo ulteriori approfondimenti ambientali - spiega il presidente riferendosi al campione di cozze inquinate che potrebbero rallentare l' iter del grande progetto - ma pensiamo che il problema sia superabile e che non ci saranno slittamenti ulteriori». La Darsena Europa «non è messa in discussione», aggiunge Guerrieri confermando il cronoprogramma fatto dal predecessore: bando d' appalto per le opere marittime di difesa, valore circa 400 milioni, pubblicato in estate; cantieri all' inizio del 2022. Nel frattempo sarà avviato il project financing per il terminal contenitori da circa 300 milioni (di cui 150 di finanziamento pubblico), attraverso il dialogo competitivo col mondo imprenditoriale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



LIVORNO, IL PRIMO GIORNO DI GUERRIERI «AVANTI SENZA TENTENNAMENTI OBIETTIVO L'EUROPA OLTRE IL BRENNERO»

«Felice di essere stato nominato presidente di questa Autorità. E' una grande responsabilità che onorerò con tutto l'impegno e le competenze di cui dispongo. Dobbiamo avere coscienza di essere una grande realtà e di avere un posto di rilievo nella portualità nazionale». Sono queste le parole con le quali Luciano Guerrieri si è presentato lunedì mattina ai dipendenti dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. Nel giorno del suo insediamento nel ruolo di presidente dell'ente di governo dei porti di Livorno, Piombino, Capraia Isola, Portoferrario, Rio Marina e Cavo, Guerrieri ha sottolineato come il sistema operi già in una dimensione progettuale ben definita: «Non partiamo da zero ma da una situazione programmatica e pianificatoria già delineata. Questi quattro anni non sono passati invano: procederemo senza tentennamenti verso il completamento di un sistema unico nel suo genere, che com'è stato più volte sottolineato ha la possibilità di servire ed alimentare i mercati dell'Europa attraverso il Valico del Brennero».



Guerrieri di lotta e di governo

LIVORNO L'hanno fatto in videoconferenza con il personale dell'AdSP a Piombino e poi a Livorno. Si sono stretti la mano il presidente uscente ingegner Stefano Corsini e il suo successore, dottor Luciano Guerrieri. Poche parole entrambi, per un avvenimento giù da tempo stabilito. Corsini ha dato il benvenuto al successore: che peraltro ben conosce la problematiche del porto labronico essendo stato anche presidente della Porto 2000 e conosce ancora meglio Piombino dove ha presieduto l'Autorità Portuale locale. C'è stato uno scambio di reciproci ringraziamenti, con la conferma da parte di Corsini di rimanere a disposizione, se richiesto, anche sui prossimi avvenimenti, in particolare le iniziative legate alla Darsena Europa e l'attuale intoppo (vedi il nostro corsivo sulle cozze, n.d.r). Confermata la permanenza, almeno fino alla scadenza del mandato, di Massimo Provinciali alla segreteria generale.

Per Guerrieri si profila un mandato non facile: non tanto per i rapporti con il territorio, che sono improntati alla massima collaborazione visto il gradimento espresso nei suoi riguardi, quanto per l'estrema conflittualità esistente in porto, a sua volta dovuta alla carenza di spazi per il terminalismo. Nei prossimi giorni Guerrieri dovrebbe aprire il governo del porto di Livorno con la firma della concessione per il marina nel Mediceo, (come annuncia su queste stesse pagine Paolo Vitelli), un'operazione complessa ed annosa portata a termine da Corsini. Ma è solo la punta dell'iceberg dei problemi da risolvere, come già altre volte si è scritto. Compresa una riorganizzazione interna dell'AdSP che probabilmente richiederà un pugno di ferro senza nemmeno si teme il quanto di velluto. Un mandato che dunque si preannuncia, come abbiamo titolato, di lotta e di governo. Buon vento. A.F



Bollettino Avvisatore Marittimo

Livorno

Livorno: Darsena Europa presto nella pianificazione Comitato gestione approva

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale fa un bilancio del lavoro svolto e annuncia che il terminal container della Darsena Europa sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell'ente, ai fini della sua realizzazione. Lo ha riferito stamani ai membri del comitato di gestione il presidente Stefano Corsini, illustrando lo stato dell'arte del procedimento amministrativo. Il prossimo passaggio sarà la variazione del bilancio, che dovrà passare dall'esame dell'organismo di partenariato della risorsa mare prima dell'approvazione definitiva da parte dell'organo di indirizzo di Palazzo Rosciano.

PAG. 2 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 21 - 17-3-2021

PORTO DI NAPOLI

PROSSIMI ARRIVI
BALZO VARIAZIONE

PROSSIMI ARRIVI
(IN ORDINE ALFABETICO)

Livorno Darsena Europa pronta nella pianificazione
Comitato gestione approva

Finisce vendita il palazzo
nel Fucino della Darsena

Stato Comarca Portuale S.p.A.
Via della Stazione
10100 - Gruppo di Azioni
Iv. 01/102650 - www.sta.com

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
NAPOLI - ITALIA

Cicotti & G. S.p.A.
CASA DI SPEDIZIONI



Darsena Europa e Lotto 0: intervista a Francesco Gazzetti

Il consigliere regionale del Pd dopo le interrogazioni in Giunta

Redazione

LIVORNO Intervista a Francesco Gazzetti, consigliere regionale del Pd, dopo l'interrogazione in Giunta regionale della Toscana a proposito di due tematiche importanti che riguardano la città di Livorno in particolare ma anche tutta la regione: Darsena Europa e Lotto 0. Era giusto interpellare la Regione Toscana sul blocco legato all'analisi su un campione di cozze, in considerazione dell'impegno economico dei prossimi anni ci ha detto Gazzetti. Alla sua domanda l'assessore alle Infrastrutture Stefano Baccelli ha risposto in modo soddisfacente continua il consigliere, ora si vedrà cosa diranno le analisi una volta che saranno ripetute. Sul Lotto 0, ovvero il collegamento Maroccone-Chioma -continua- si è fatto un passo avanti importante, che ci auguriamo possa portare a una sua realizzazione che gioverebbe al territorio, alla regione e al settore dei trasporti.



L'Ispra rassicura: problema delle cozze non è senza soluzione

David Pellegrini ci spiega perchè la Darsena Europa non è a rischio

Redazione

LIVORNO David Pellegrini, responsabile della sezione Rischio ecologico dell'Ispra di Livorno chiarisce la situazione legata alle anomalie rinvenute nelle cozze che al momento sembrano bloccare il progetto della Darsena Europa. L'istituto ha portato avanti alcune analisi per la deperimetrazione del Sin insieme a un altro laboratorio esterno spiega. Analisi che vanno a valutare due aspetti: uno sanitario e uno ambientale. Il problema rilevato nei campioni è relativo al primo, il che significa che ad esempio i prodotti ittici dell'area presa in considerazione non possono essere usati nell'alimentazione. Questo però - rassicura Pellegrini- non significa che il mare di fronte alla costa sia inquinato. I dati registrano un livello che supera effettivamente quello richiesto dalla norma, ma che può essere di tipo momentaneo. Tra l'altro alcuni campioni nelle acque a largo del Calambrone, hanno dato risultati con valori più alti, cosa che fa pensare che le cause possono essere di natura occasionale. Le parole del responsabile Ispra rassicurano sul fatto che una soluzione al problema sia possibile: Se anche le prossime analisi rileveranno l'anomalia, ci sono alcune possibilità per risolvere la cosa, che al contrario potrebbe concludersi se le nuove risposte saranno regolari, che farebbero ripartire tutto da lì dove si era rimasti. La Darsena Europa sembrerebbe al momento al sicuro, sui tempi che richiederà l'avvio dei lavori, così come è stato negli ultimi anni, niente ci è dato sapere

The screenshot shows the website interface for the article. At the top, there is a navigation bar with the logo 'M SC' and the text 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI SRL'. Below the navigation bar, the article title 'L'Ispra rassicura: "problema delle cozze" non è senza soluzione' is prominently displayed. The author's name 'David Pellegrini' and the date '16 marzo 2021' are visible. On the right side, there is a 'NEWSLETTER' sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, each with a small thumbnail and title. At the bottom of the article preview, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'ALTRI PRESSO' sections.

Le cozze al comando

LIVORNO Vogliamo ridere oppure ci tocca piangere? Con mezzo miliardo di euro praticamente stanziati, con i bandi da gara già pronti, con i più importanti armatori del mondo dei container interessati ad impegnarsi, la Darsena Europa ovvero il porto container del prossimo futuro inciampa in una cesta di cozze. Si è appreso infatti che l'Istituto nazionale di sanità ha analizzato un campione di cozze dell'area dove sorgerà l'impianto portuale, ha trovato che sono inquinate ed ha dato il nict alla deperimetrazione del SIN che è necessaria per la gara. Forse è vero che ci tocca piangere: perché se questa è l'Italia, con istituti e istituzioni che marciano a tenuta stagna l'una contro l'altra, ci conviene chiudere bottega. Ci sarà, questo è certo, una mobilitazione. E qualcuno ricorderà al prestigioso (?) istituto che viviamo nel mondo reale: dove abbiamo da costruire, in tempi più stretti possibili, un grande porto container, e non uno stabilimento balneare o una fonte d'acqua potabile. Se avessimo un governo capace di dare qualche pedata nel sedere a chi va per conto proprio con i paraocchi, il caso sarebbe già risolto. Che possiamo fare? Presidente, ministro, parlamento, parlamentari e chi diavolo altro può mobilitarsi, avanti a tutta velocità. Almeno questa volta non lasciamo che al comando ci siano le cozze: e chi ragiona come le cozze. Dobbiamo, alla fine, prendere atto che l'assurdo fa parte del rispetto delle normative vigenti. Dunque, amarezze a parte, se non fosse possibile escludere l'area marina dal SIN ha scritto su Ship2Shore Ilaria Fontana, sottosegretario al Ministero della Transizione Ecologica per la realizzazione dell'opera si potrà attuare una gestione dei sedimenti che è diversamente regolamentata per le aree SIN rispetto alle aree fuori SIN in base alle normative di riferimento. Basta spendere il giusto, cioè trattare materiale inquinato e pericoloso come prescrive la legge ha detto ancora e il problema non sussiste. Del resto non sarà difficile trovare investitori interessati a contribuire a una infrastruttura strategica per lo sviluppo dell'Italia intera. Sembra un pò facile, ma a quanto pare bisogna accontentarci. Come già sottolineato, dove comandano le cozze Antonio Fulvi



Tavola rotonda RETE su logistica e portualità

LIVORNO Si terrà venerdì prossimo 19 marzo 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. La tavola rotonda, che verrà trasmessa in streaming sul canale youtube del Comune di Livorno (www.bit.ly/3bqGyaD) dalle 15.30 alle 17,30, si inserisce in un ciclo di webinar organizzati da RETE sui temi della logistica, portualità e integrazione città porto in Italia. La tavola rotonda, promossa dall'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, sarà presieduta dall'assessore al porto e integrazione porto-città Barbara Bonciani che è anche membro del Comitato Scientifico di RETE.



All'incontro, oltre all'assessore al porto e all'integrazione porto-città parteciperanno Ivano Russo, direttore generale Confetra, Luciano Guerrieri presidente **AdSP** Mar Tirreno Settentrionale, 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 e 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.

Così il porto digitale nel 2030

LIVORNO Come sarà il porto di Livorno, ma non solo esso, nel 2030? Se n'è parlato riferisce ARPAT in un seminario patrocinato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che ha visto la partecipazione di Antonella Querci dirigente della Direzione Sviluppo ed Innovazione di AdSP, Paolo Pagano direttore laboratorio congiunto AdSP CNIT, Silvia Ferrini Direzione Sviluppo, programmi europei ed innovazione, Francescalberto De Bari direttore Programmi EU ed innovazione, Ivano di Santo chief information officer cio del Porto di Trieste, Laura Castellani Agenzia delle Dogane dei Monopoli ADM Organiz. e Digital Trasformation, Rossana Varna business Intelligence BI e transizione digitale porto di Genova, Andrea Manfron Federazione Autotrasportatori Italiani FAI segretario generale, Alberto Milotti direttore Zailog Interporto Quadrante Europa Verona, Federica Montaresi Sp, Projects & Innovation La Spezia, Ivano Russo direttore generale Confetra. * Per poter immaginare un porto del futuro secondo i criteri del Green Deal 2030 occorre che sia integrato con le direttrici di trasporto e con i nodi logistici; un porto che non risulta inserito nei corridoi transeuropei, attraverso la ferrovia ed attraverso i grandi assi viari non risulta essere un porto di nuova generazione. Il nuovo concetto di porto prevede la sua crescita senza aver bisogno di interventi infrastrutturali di larga scala sfruttando le tecnologie digitali disponibili ed efficientando il sistema porto indipendentemente dalle iniziative di adeguamento ed allargamento fisico previsto nel progetto Darsena Europa. Il modello europeo cerca quindi di utilizzare e sfruttare l'economia circolare, perseguendo la riduzione dell'impatto ambientale del porto. Questo rappresenta nel suo complesso, un sistema industriale e come tale inquina e consuma materie prime. Investire nelle rinnovabili per inquinare di meno rappresenta pertanto un'evoluzione orientata alla sostenibilità e dove, come afferma Pagano, anche il 5G può contribuire in modo determinante a soddisfare questa visione, collegando criteri di sostenibilità ambientale alle attività industriali del sistema porto. Per ottenere ciò, occorre perseguire un miglioramento della navigabilità degli scali, l'efficienza operativa, ottimizzare la capacità delle banchine ed in ultima analisi, come afferma la dottoressa Querci, trasformare il porto in un Hub dell'innovazione a livello locale ma anche dai risvolti in ambiti internazionali. * Nei Digital Transport Days del 2019, in periodo pre-pandemia, uno dei quesiti che veniva posto ha detto Pagano era quali fossero i temi dell'innovazione necessari a delineare la portualità del futuro. Il dibattito si accese sui big data, Intelligenza artificiale, di IoT per la sensoristica distribuita per il controlli ed il monitoraggio dei processi, sulla tecnologia 5G e sulla necessità di disporre della comunicazione satellitare. Allo stato attuale la maggior parte dei porti adotta da tempo la digitalizzazione di processi ed ogni operatore che presidia le varie fasi delle attività svolte all'interno del sistema porto opera con un sistema digitale. Ognuno di questi opera come un sistema a settori verticali verticals. Secondo Pagano la novità da apportare è quella di utilizzare i punti focali focal point di questa comunità che opera nel porto per realizzare una mappatura comune, un co-design. Si tratta di riprogettare e ridisegnare i sistemi informativi in modo che possa essere superato lo stato attuale di verticalità in cui ogni operatore (vettori oceanici Ocean carriers, linee di navigazione, terminalisti ecc.) ha sviluppato un proprio sistema informatico gestionale verticale. Il porto non è più solo un sistema che fornisce un portale di servizi, come un sistema di prima generazione, ma è in grado di offrire la possibilità di accedere ad un dato per costruire una serie di servizi di cui ancora oggi ci sfugge la portata afferma Pagano. La ricchezza sta nella ri-acquisizione del dato, nella ri-appropriazione del dato per diventare punto di riferimento di tutte le attività industriali che via



La Gazzetta Marittima

Livorno

via si stanno strutturando intorno al porto. Per poter realizzare quanto appena esposto occorre perseguire la conformità compliance degli standard europei, sia per quanto riguarda il formato dei dati, occorre infatti seguire gli standard in modo tale che altri soggetti diversi potranno usufruire di quel dato per altri servizi e dunque rilevare la interoperabilità dei sistemi.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

forza italia

«La Regione si attivi per i controlli sui porti»

PORTOFERRAIO. «Bene la proposta di zona bianca da parte di Giani, ma la Regione si assuma la responsabilità del controllo degli arrivi sul **porto** di **Piombino** e a partire da subito». Così Forza Italia, per voce del coordinatore elbano Adalberto Bertucci, interviene sull' ipotesi di allentamento delle restrizioni.

«Non possiamo rischiare che un "libera tutti", soprattutto alle porte della stagione estiva, causi un eventuale incremento dei numeri di contagi, che porterebbe a un blocco catastrofico per l' economia dell' Isola - dice - come Forza Italia sottolineiamo quindi l' importanza di un' organizzazione attiva e ben definita, ad esempio si potrebbe prevedere l' obbligo di un test sierologico o un tampone rapido prima dell' imbarco e magari un tampone fatto 48 ore prima, o una certificazione di vaccinazione, come avviene nei porti della Sardegna».



«Orte-Falconara Vietato perdere un'occasione da 510 milioni»

Il richiamo all'unità d'intenti della deputata Pd Morani «Le enormi risorse del Recovery e del terremoto per una ripartenza omogenea del nostro territorio»

Maria Cristina Benedetti

L'INTERVISTA Uniti si può, per Alessia Morani. A una condizione: «Va recuperato un progetto comune, un nuovo modello di crescita». L'ex sottosegretaria Pd allo Sviluppo economico, tornata in Commissione giustizia della Camera, ne fa una questione di sintesi: «Le enormi risorse del Recovery e del sisma vanno utilizzate per una ripartenza omogenea del territorio».

Missione impossibile per le Marche dimenticate, che non riescono a entrare nelle stanze dei bottoni?

«Per esserci occorre avere prima di tutto autorevolezza a casa propria. Ma credo che per contare non sia sufficiente bussare alla porta. Dobbiamo pretendere di stare nei luoghi delle decisioni».

È vero, come sostiene il deputato dem Morgoni, che la sua riconferma non è stata sostenuta dal partito regionale e dai referenti locali in parlamento?

«Le dinamiche della composizione del nuovo governo sono state molto complesse, con una riduzione di due terzi della delegazione Pd».

Se fossimo stati meno lacerati, avremmo avuto qualche chance in più. Ma ormai è andata».

E lei non è più sottosegretaria. Ci sarà pure un perché».

«La domanda andrebbe fatta ad altri».

Torniamo ad allargare l'orizzonte».

Siamo più isolati o più divisi?

«Oggi la rappresentanza al governo per le Marche è raddoppiata: abbiamo due sottosegretarie, Rossella Accoto e Valentina Vezzali. La questione è un'altra».

Quale?

«La divisione».

Abbiamo tre province che soffrono moltissimo a causa del terremoto. Rischiamo uno sviluppo a due velocità, tra il nord e il sud. Ribadisco: le enormi risorse del Recovery e del sisma vanno utilizzate per una ripartenza omogenea del territorio».

Troppo frammentati per farcela. Andare alle urne con un sistema proporzionale potrebbe aiutare?

«Le leggi elettorali non c'entrano nulla, c'entra la qualità della classe dirigente. Le famose poltrone servono per portare a casa risultati, a patto che siano occupate da persone capaci, riconosciute e che non si montino la testa nei palazzi romani».

Francesco Merloni cita De Gasperi e invoca professionisti-politici e non politici di professione. È d'accordo?

«Se si è chiamati a prendere decisioni valide per tutti occorre che il decisore sia competente e abbia la



consapevolezza dell' importanza dell' incarico che ricopre.

Prima di essere eletti in ruoli nazionali è necessario, tuttavia, aver fatto esperienze amministrative locali. E occorre anche la formazione nel partito. Per me è stata una grande scuola».



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Proviamo a invertire l'ordine dei fattori. Non è detto che al governo debba esserci un marchigiano, l'importante è che ci sia qualcuno di bravo. Condivide? «Un esponente locale a Roma serve per far valere le ragioni della nostra terra. Mi auguro che, a breve, venga assegnata la delega al sisma. Io avevo quella allo sviluppo economico delle aree terremotate: grazie a quella posizione e alla collaborazione col commissario Legnini abbiamo portato a casa molte risorse». Cosa accadrà con il Recovery plan per le infrastrutture, dove il ritardo è cronico? «Con il governo Conte-due abbiamo inserito investimenti su porto, ferrovie, strade e autostrade. Le nostre sottosegretarie dovranno battersi per confermarle e, magari, aumentarle». Converta in cifre. «Sono 209 i milioni assegnati per il rinnovo del materiale rotabile del trasporto pubblico, la manutenzione straordinaria della rete viaria provinciale, le ciclovie urbane, gli interventi in ambito portuale. Nel Piano nazionale di ripresa e resilienza alla voce binari della Orte-Falconara sono ipotizzati 510 milioni». Vietato perdere l'occasione? «Assolutamente». Più potere ai sindaci, a Roma, per sedersi al tavolo dei grandi fondi europei? Un'idea da rispedire al mittente, l'Associazione nazionale dei Comuni? «No. I primi cittadini possono essere utili sulla programmazione e sulla velocità di esecuzione. Sarebbe un modo per accorciare le distanze tra centro e periferia, per avere una gestione più efficace dei progetti strategici». Perché, uniti si può. «Sempre». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

l'annuncio

Porto e ferrovia: arrivano 600 milioni

Il ministro Giovannini ha confermato l'impegno al deputato Patassini

«Cinquecento milioni per la rete ferroviaria Orte-Falconara e novanta milioni per il collegamento dorico tra porto di Ancona-aeroporto di Falconara Marittima-interporto di Jesi tramite Anas. Il titolare delle Infrastrutture Giovannini mi ha confermato nel corso dell'audizione in commissione l'arrivo di risorse ingenti previste nel Piano nazionale di ripresa e resilienza per migliorare due infrastrutture fondamentali per il nostro territorio».

Lo ha comunicato in una nota il deputato marchigiano Tullio Patassini (Lega).



L' Authority forma lavoratori per le Autostrade del mare

IL PROGETTO «Il più grande capitale che abbiamo a disposizione per far crescere la nostra società è rappresentato dalle donne e dagli uomini che lavorano, investono e contribuiscono alla sua crescita. Investire nella formazione è quindi il modo migliore per far crescere questo capitale e avere ritorni importanti, non solo economici ma soprattutto sociali».

Queste parole del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino racchiudono la finalità del progetto Yep Med, presentato nei giorni scorsi agli stakeholder del porto. «Con il progetto Yep Med partito in questi giorni - spiega infatti il numero uno di Molo Vespucci - puntiamo a formare oltre 5.700 persone, lavoro che dovrebbe poi portare ad almeno 480 assunzioni e una collaborazione di 11 partner in rappresentanza di 7 Paesi».

Nel dettaglio, Yep Med ha l' obiettivo di sviluppare, attraverso percorsi di formazione professionale altamente specialistici, le competenze nei settori della logistica e dell' intermodalità nei Paesi partner del progetto per 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. Nelle prossime settimane verranno comunicate le modalità di iscrizione ai corsi che sono rivolti a giovani diplomati del territorio, mentre a fine mese è prevista 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 sviluppare le professionalità che renderanno più competitivo il network **portuale** laziale.

«Già da questo primo incontro - prosegue Musolino - l' intera comunità **portuale**, ha manifestato la volontà di credere in questo progetto con 11 partner in rappresentanza di 7 paesi di quell' area mediterranea sulla quale il porto di Civitavecchia deve puntare per lo sviluppo dei prossimi anni. 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». Il presidente Musolino pensa soprattutto alla gestione del Ro/Ro in cui Civitavecchia è già un' eccellenza, ma per il quale nei prossimi anni serviranno professionalità sempre più articolate in funzione delle trasformazioni imposte anche allo shipping e alla logistica dalla informatizzazione e digitalizzazione dei processi. «Questo genere di progetti conclude il numero uno di Molo Vespucci - 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».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto e kitesurf sulla nuova costa

L'amministrazione accelera sul Piano di utilizzo degli arenili: obiettivo, il potenziamento delle attività e dei servizi sul litorale. L'approdo andrebbe realizzato alla foce del fosso Vaccina. Lo spazio attrezzato per lo sport acquatico a Torre Flavia

LADISPOLI L'area kitesurf a Torre Flavia, il porto canale sul Vaccina e poi nuovi parcheggi. Ladispoli sogna in grande pensando a una nuova riqualificazione della sua costa, che però necessariamente dovrà ricevere l'ok definitivo della Regione Lazio. Intanto non si prevedono intoppi affinché il progetto passi nella commissione a maggioranza. A quel punto sarà dirottato in Consiglio comunale per il via libera.

Forse già entro il mese prossimo. È molto fiducioso il vice sindaco ladispolano con delega al Demanio marittimo e fluviale che, seppur con i piedi per terra, immagina un futuro diverso per la foce del Vaccina. «È l'esigenza locale a spingerci verso nuovi orizzonti spiega Pierpaolo Perretta la città avrebbe tanto bisogno di un porto della giusta dimensione, che rispetti naturalmente tutti i criteri ambientali.

Quando sarà il momento, attraverso manifestazioni di pubblico interesse, vorremmo coinvolgere le imprese con modalità compatibili con le varianti urbanistiche sulla costa. Sette attività svolgono diportismo ma non sarebbero esclusi dalle proposte altri imprenditori balneari».

L'ALTRO PEZZO FORTE In questo piano è inserita anche un'area specifica per disciplinare il kite di fronte alla Palude di Torre Flavia, ritrovo ogni mese per centinaia e centinaia di appassionati ingolositi dalle forti correnti. Ma c'è di più e nell'ambito di un incontro relativo al Pua (Piano utilizzo degli arenili) si è parlato anche di una passeggiata archeologica da realizzare tra la zona di Palo e la frazione di Marina San Nicola. È soprattutto nel tratto del bunker di Palo Laziale che sono venuti fuori nel corso degli anni antichi resti dei romani. Scheletri umani, ossa di animali, tombe a Cappuccina. Sotto le preziose dune mediterranee, a dire il vero sempre più minacciate dalle mareggiate, si celano i segreti del passato e il Comune, se dovesse ottenere le autorizzazioni, potrebbe progettare l'opera. Lo strumento turistico da approvare ha nel suo elenco altre iniziative. «Pensiamo a una concessione sportiva aggiunge il vice sindaco Pierpaolo Perretta e a un polo velico tra la spiaggia libera di via Regina Elena e il torrente Vaccina. Vorremmo sviluppare un'altra concessione per favorire la mobilità in acqua dei disabili, quindi un concreto intervento destinato ad abbattere ancor di più le barriere architettoniche in spiaggia. Andremo in Consiglio ad aprile se non ci saranno ostacoli, poi ci vorranno 30 giorni per le osservazioni e altri 30 per le controdeduzioni. Confidiamo che a settembre l'iter sia già in Regione».

LA LOTTA ALL'EROSIONE Un discorso a parte a Ladispoli lo merita l'erosione, uno dei problemi che continua ad angosciare la categoria dei balneari e nello stesso tempo a creare danni anche alle spiagge pubbliche.

L'idea della giunta comunale, in attesa degli ormai famosi 6 milioni di euro destinati alla realizzazione delle scogliere, sarebbe quella intanto di attingere alla sabbia della foce fluviale per poter avviare il ripascimento morbido nelle aree più colpite. Insomma, una sorta di piano B. Il prelevamento come confermato dallo stesso Perretta sarebbe stato già in parte autorizzato dalla Regione. Se il Pua dovesse passare in Consiglio e poi in Conferenza dei servizi, potrebbero trarne giovamento anche i pescatori del piccolo approdo di via Marco Polo alle prese con l'insabbiamento del fondale marino che impedisce ai lavoratori in alcuni giorni di uscire in acqua con ripercussioni inevitabili sull'economia.





Il Secolo XIX

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La precisazione

Di Majo è tornato a fare l' avvocato

Nell' articolo "Stipendi d' oro, lite tra di Majo e Musolino a Civitavecchia", sul Secolo XIX del 15 marzo, l' ex presidente del porto di Civitavecchia, Francesco Maria di Majo, è stato definito presidente del porto di Venezia. In realtà di Majo, terminato il mandato all' **Adsp** del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, è tornato alla professione di avvocato. Ci scusiamo con i lettori e l' interessato per l' errore.



Pnrr e porto di Civitavecchia, Usb: "Un' altra occasione persa"

CIVITAVECCHIA - La Usb Lavoro Privato di **Civitavecchia** esprime profondissima delusione per il quadro degli interventi che il Pnrr (Piano nazionale della ripresa e resilienza) destinerebbe al **porto** di **Civitavecchia**. "Le opere inserite nel piano sono infatti solo ed esclusivamente relative al prolungamento della banchina 13, al ponte di collegamento con l' antemurale e al nuovo accesso al **Porto** Storico - ha spiegato Giancarlo Ricci del sindacato - opere sicuramente importanti, ma che ancora una volta appaiono esclusivamente funzionali ad una idea di **porto** tutta legata al traffico crocieristico. La pandemia non ha insegnato nulla. Diversamente il finanziamento delle Darsena Energetica Grandi Masse, peraltro già sottoposta positivamente a Via (Valutazione impatto ambientale), avrebbe offerto alla città la possibilità di un nuovo sviluppo sul traffico e soprattutto sulla Logistica, conseguentemente aprendo scenari più che positivi per la crescita e l' occupazione. Occupazione totalmente in crisi nel **porto** di **Civitavecchia** falciato da percentuali altissime di ricorso alla Cig proprio in quei comparti legati solo ed esclusivamente al mondo crocieristico. Obiettivo sostenuto a parole dalla politica locale, che evidentemente, e purtroppo insieme alla Regione Lazio non riesce ad imporre la sua voce al Governo Nazionale. Siamo sempre allo stesso punto - ha concluso - quello di un territorio che chiacchera tanto ma produce poco, che non riesce ad avere peso specifico verso le istituzioni superiori. Si tratta di un' altra occasione persa".



Informare

Napoli

A gennaio il traffico delle merci nel porto di Napoli è calato del -13,0%, a Salerno è cresciuto del +7,4%

I container tornano a crescere nello scalo del capoluogo. Lo scorso gennaio il traffico delle merci nei porti di **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è ammontato a 2,5 milioni di tonnellate, con un calo del -5,2% sul gennaio 2020, di cui quasi 1,4 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco, con una flessione del -11,5% che è l'undicesima variazione percentuale mensile di segno negativo consecutiva, e 1,1 milioni all'imbarco, con un incremento del +4,3% che è il quarto mensile consecutivo. Nel solo **porto** di **Napoli** il traffico complessivo è stato di 1,3 milioni di tonnellate, in calo del -13,0% sul gennaio dello scorso anno, mentre nel **porto** di Salerno il traffico ha registrato un aumento del +7,4% attestandosi a 1,1 milioni di tonnellate. Nel **porto** di **Napoli** il solo traffico containerizzato è stato di 543mila tonnellate (+10,4%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 54mila teu, con una crescita del +9,6% che è la prima variazione percentuale positiva dopo otto mesi consecutivi di calo. Il traffico dei rotabili è stato pari a 235mila tonnellate (-34,3%), quello delle rinfuse liquide a 427mila tonnellate (-18,9%) e quello delle rinfuse secche a 101mila tonnellate (-19,2%). Nel **porto** di Salerno il traffico dei container è stato di 390mila tonnellate (-4,2%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 31mila teu (-6,4%). Nel settore dei rotabili il totale è stato di 720mila tonnellate (+15,3%) e in quello delle rinfuse solide di oltre 9mila tonnellate (-13,7%).

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

10 marzo 2021

A gennaio il traffico delle merci nel porto di Napoli è calato del -13,0%, a Salerno è cresciuto del +7,4%

I container tornano a crescere nello scalo del capoluogo

Lo scorso gennaio il traffico delle merci nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è ammontato a 2,5 milioni di tonnellate, con un calo del -5,2% sul gennaio 2020, di cui quasi 1,4 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco, con una flessione del -11,5% che è l'undicesima variazione percentuale mensile di segno negativo consecutiva, e 1,1 milioni all'imbarco, con un incremento del +4,3% che è il quarto mensile consecutivo.

Nel solo porto di Napoli il traffico complessivo è stato di 1,3 milioni di tonnellate, in calo del -13,0% sul gennaio dello scorso anno, mentre nel porto di Salerno il traffico ha registrato un aumento del +7,4% attestandosi a 1,1 milioni di tonnellate.

Nel porto di Napoli il solo traffico containerizzato è stato di 543mila tonnellate (+10,4%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 54mila teu, con una crescita del +9,6% che è la prima variazione percentuale positiva dopo otto mesi consecutivi di calo. Il traffico dei rotabili è stato pari a 235mila tonnellate (-34,3%), quello delle rinfuse liquide a 427mila tonnellate (-18,9%) e quello delle rinfuse secche a 101mila tonnellate (-19,2%).

Nel porto di Salerno il traffico dei container è stato di 390mila tonnellate (-4,2%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 31mila teu (-6,4%). Nel settore dei rotabili il totale è stato di 720mila tonnellate (+15,3%) e in quello delle rinfuse solide di oltre 9mila tonnellate (-13,7%).

Loggi le notizie in formato Acrobat Reader - Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo

Postazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
Altre destinazioni	[16] [Mar]	[17] [Mar]	
	[2021]	[2022]	

Indice • Prima pagina • Indice notizie

informARE - Piazza Matteotti 113 - 80123 Salerno - ITALIA
tel. 098.2482122, fax 098.2516796, email:

Informazioni Marittime

Napoli

Campania dei porti, gennaio altalenante. Bene i container a Napoli e i rotabili a Salerno

Il traffico complessivo cala del 5,2 per cento rispetto a gennaio 2020

Tornano a crescere i container a Napoli, dopo tanti mesi di calo, mentre a Salerno il dato è negativo. Situazione ribaltata nei rotabili, dove il primo porto è significativamente in calo mentre il secondo è in crescita. I dati di traffico di gennaio dell' **Autorità di sistema** portuale del Tirreno Centrale - ovvero Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia - mostrano un andamento altalenante. Il traffico complessivo dei porti della Campania è stato di 2,5 milioni di tonnellate, segnando un meno 5,2 per cento su gennaio 2020. Crescono gli imbarchi (+4,3%) mentre sono in negativo gli sbarchi (-11,5%). Container A Napoli sono stati movimentati circa 54 mila TEU, in crescita del 9,6 per cento. A Salerno sono stati 31 mila TEU, in calo del 6,4 per cento. Rotabili 235 mila le tonnellate di carico ro-ro, pari al 34,3 per cento in meno, mentre Salerno cresce del 15,3 per cento a 720 mila tonnellate. Passeggeri Il traffico dei passeggeri locali è stato di 105,951 persone, oltre 180 mila in meno, in calo del 64 per cento. Leggi tutte le statistiche - credito immagine in alto.

Questo sito utilizza i cookie per migliorare la tua esperienza di navigazione e per gestire le tue preferenze. (Cliccando questo banner, accetti anche il processo di registrazione e di accesso ai tuoi dati personali e di usare il nostro servizio in conformità ai tuoi interessi.)

Ho letto e accetto Chiudo

Mostra maggiori informazioni

Informazioni Marittime
 L'unico sito italiano a monitorare in tempo reale le attività portuali e marittime.

LA SALUTE
ARKAS
SOLOMONO CONTAINER

Trasporti e container a Napoli, dopo tanti mesi di calo, tornano a Salire il dato è negativo. Situazione ribaltata nei rotabili, dove il primo porto è significativamente in calo mentre il secondo è in crescita. I dati di traffico di gennaio dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale - ovvero Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia - mostrano un andamento altalenante.

Il traffico complessivo dei porti della Campania è stato di 2,5 milioni di tonnellate, segnando un meno 5,2 per cento su gennaio 2020. Crescono gli imbarchi (+4,3%) mentre sono in negativo gli sbarchi (-11,5%). Container A Napoli sono stati movimentati circa 54 mila TEU, in crescita del 9,6 per cento. A Salerno sono stati 31 mila TEU, in calo del 6,4 per cento. Rotabili 235 mila le tonnellate di carico ro-ro, pari al 34,3 per cento in meno, mentre Salerno cresce del 15,3 per cento a 720 mila tonnellate. Passeggeri Il traffico dei passeggeri locali è stato di 105,951 persone, oltre 180 mila in meno, in calo del 64 per cento.

Leggi tutte le statistiche

© 2021 Informazioni Marittime

Brindisi Report

Brindisi

"Themis", le coste e i porti al centro del progetto Grecia-Italia

BRINDISI - Le coste e i porti sono al centro delle azioni del progetto di cooperazione territoriale Themis (Territorial and maritime network supporting the small cruises development) creato in linea con i temi del Programma Interreg che da anni unisce gli obiettivi di Italia e Grecia. Themis, coordinato dall' **autorità di sistema portuale del mare Adriatico Meridionale** si propone di sostenere i porti minori, non adatti alle grandi navi da crociera, attraverso la creazione di itinerari turistici che attirino piccole crociere, promuovendo servizi ad hoc per la fascia luxury. Il Comune di Brindisi è stato individuato quale ente attuatore della misura che prevede la realizzazione di una strategia di comunicazione per attrarre nuovi flussi turistici verso le zone retroportuali e territori interni, con effetti positivi sui settori dei servizi, del commercio e in generale dell' offerta turistica. In occasione dell' incontro in programma giovedì 18 marzo 2021, ore 15, saranno presentati strategie e strumenti di promozione che coinvolgono direttamente il territorio di Brindisi, nonché le modalità di adesione gratuita al progetto. Gli operatori potranno partecipare direttamente all' incontro attraverso il seguente link : ID riunione: 998 8898 7030. L' evento sarà inoltre trasmesso in streaming sulla pagina facebook del Comune di Brindisi.



Il Nautilus

Brindisi

PRESENTAZIONE DEL PROGETTO THEMIS - TERRITORIAL AND MARITIME NETWORK SUPPORTING THE SMALL CRUISES DEVELOPMENT

Redazione

Turismo Le coste e i porti sono al centro delle azioni del progetto di cooperazione territoriale THEMIS (Territorial and maritime network supporting the small cruises development) creato in linea con i temi del Programma INTERREG che da anni unisce gli obiettivi di Italia e Grecia. THEMIS, coordinato dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** si propone di sostenere i porti minori, non adatti alle grandi navi da crociera, attraverso la creazione di itinerari turistici che attirino piccole crociere, promuovendo servizi ad hoc per la fascia luxury. Il Comune di Brindisi è stato individuato quale Ente attuatore della misura che prevede la realizzazione di una strategia di comunicazione per attrarre nuovi flussi turistici verso le zone retroportuali e territori interni, con effetti positivi sui settori dei servizi, del commercio e in generale dell' offerta turistica. In occasione dell' incontro in programma giovedì 18 marzo 2021, ore 15.00, saranno presentati strategie e strumenti di promozione che coinvolgono direttamente il territorio di Brindisi, nonché le modalità di adesione gratuita al Progetto. Gli operatori potranno partecipare direttamente all' incontro attraverso il seguente link: <https://zoom.us/j/99888987030?pwd=TzMrMm5PMIRyck9IODVvbnZjY09ydz09> ID riunione: 998 8898 7030 L' evento sarà inoltre trasmesso in streaming sulla pagina facebook del Comune di Brindisi.



Informazioni Marittime

Brindisi

Maria De Luca presidente Propeller Club di Brindisi

Si rinnova il consiglio direttivo per il triennio 2021-2024. Diversi professionisti coinvolti, tra avvisatori marittimi, avvocati, armatori e broker

L' International Propeller Club port of **Brindisi** rinnova le cariche sociali per il triennio 2021-2024. La nuova presidente è Maria De Luca, responsabile dell' avvisatore marittimo di **Brindisi** e presidente del consorzio nazionale degli avvisatori, SNAM. Un consiglio direttivo caratterizzato da un' eterogeneità delle professioni, tra avvocati, broker, armatori e diversi giovani. De Luca sarà affiancata da: Stefano Carbonara , vicepresidente, responsabile social e web; Adriano Guadalupi , past president; Rino Barretta , segretario generale; Abele Carruezzo , consigliere; Antonio Catanzaro , tesoriere; Nicola De Giosa , consigliere. «Sono contenta di poter mettere al servizio della comunità e del **porto** di **Brindisi** il mio bagaglio di conoscenze e di relazioni affinché l' associazione possa continuare a crescere sulla scia tracciata con soddisfazione negli anni precedenti», ha commentato De Luca. «Il mio impegno e di tutto il direttivo - continua - sarà quello di garantire l' unità che lega indissolubilmente il nostro **porto** e la nostra città. Ma anche l' unità costituita dall' insieme delle attese e delle aspirazioni dei nostri colleghi e concittadini. Unità, che in questo momento particolare rischia di essere difficile, fragile, lontana. Il nostro impegno sarà rivolto a superare le difficoltà quotidiane del nostro territorio e a farci portavoce delle loro e delle nostre speranze. Esistono nel nostro **porto** e nella nostra città energie che attendono soltanto di trovare modo di esprimersi compiutamente. Penso ai giovani che coltivano i propri talenti e che vorrebbero vedere riconosciuto il merito. Penso alle imprese, che, tra rilevanti difficoltà, trovano il coraggio di continuare a innovare e a competere sui mercati, penso all' atavica mancanza delle infrastrutture portuali e alle sensibilità dei cittadini che chiedono partecipazione, trasparenza, semplicità degli adempimenti, coerenza nelle decisioni. Il direttivo e tutti i soci continueranno a dare un contributo positivo al nostro essere davvero comunità unita, non dimenticando mai l' essenza del mandato del Club».



Porto, convenzione con la Regione

Semaforo verde da Bari alla convenzione tra Regione Puglia, Agenzia regionale Asset Puglia e **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio per l'attuazione di progetti, gestione ed esecuzione di opere pubbliche, nonché per la programmazione strategica e la pianificazione urbanistica del Porto di Taranto e delle aree di pertinenza. Ad annunciarlo è Mino Borraccino, consigliere politico del Presidente della Regione per il coordinamento del piano Taranto.

La convenzione, che avrà una durata di tre anni, attribuisce compiti e responsabilità ad ogni soggetto coinvolto e prevede che all'**autorità portuale** del Mar Ionio spetta la progettazione, esecuzione delle opere pubbliche comprese nei documenti di programmazione.

L'Asset si occuperà invece di fornire supporto tecnico-amministrativo per i progetti, la redazione di bandi e disciplinari di gara, il supporto nell'iter procedurale e negli atti di approvazione dei progetti, nelle attività di verifica anche alla luce delle normative internazionali.

La Regione Puglia, infine, avrà il compito di supportare Adsp e Asset nelle strategie da adottare per favorire un impatto positivo nella provincia jonica, anche e soprattutto in termini di ricadute occupazionali.

«Si tratta - ha spiegato l'ex assessore regionale Borraccino - di un ottimo passo avanti nell'ambito del piano strategico Taranto Futuro prossimo, per il quale c'è grande impegno da parte del Presidente Emiliano, coadiuvato anche dal sottoscritto nella veste di suo consigliere con delega specifica. E' un'azione che attribuisce ulteriore centralità al Porto jonico - ha concluso Borraccino - infrastruttura fondamentale di raccordo per lo sviluppo di quelle nuove strategie che tutti ci aspettiamo per il nostro territorio che si fondano sulla transizione verde e la blu economy».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Waterfront Mar Grande una pioggia di milioni

L'opera è stata ammessa al finanziamento da parte del Ministero delle Infrastrutture Un progetto portato avanti in tandem da Comune e Autorità di sistema portuale

Paola CASELLA Un tassello dopo l'altro l'immagine ed il ruolo che l'Amministrazione comunale ha disegnato per Taranto gradualmente si realizzano. È di ieri, infatti, la notizia che il progetto del Waterfront Mar Grande, redatto dal Comune di Taranto e dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, compare tra i pochi progetti ammessi a finanziamento nella graduatoria provvisoria stilata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile.

«Con 32 milioni di euro, di cui 16 cofinanziati dall'**Authority**, - si legge in una nota del Comune - il progetto consentirà di realizzare il nuovo Varco est del porto attraverso lo spostamento dell'attuale varco, e la costruzione di una nuova struttura di accesso arretrata rispetto all'attuale, in modo da consentire la libera fruizione di tutte le aree del Molo San Cataldo prospicienti la Darsena Taranto e la valorizzazione del waterfront porto-città attraverso la realizzazione di una passeggiata panoramica che, partendo dalla Calata 1 della Darsena Taranto attraverserà l'esistente Molo Sant'Eligio proseguendo nello specchio d'acqua ai piedi delle Mura Aragonesi con una piattaforma in legno fino al Castello Aragonese».

Il waterfront Mar Grande proseguirà poi ai piedi della scarpata del lungomare Vittorio Emanuele III, completando, con una passeggiata a riva di mare attrezzata, il bellissimo lungomare monumentale del Borgo. «Questo ennesimo successo ha commentato il sindaco è la conferma di quanto sia efficace la programmazione degli interventi che l'Amministrazione Melucci sta realizzando per la città e la strategica cooperazione con l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio. Questo progetto restituirà il rapporto della città storica con il Mar Grande, consentendo la fruizione di spazi fino a oggi preclusi, ma di assoluto fascino». Fondamentale è stata la collaborazione tra le istituzioni. «Prosegue l'incessante lavoro sinergico tra Comune di Taranto e **Authority** ha detto, infatti, il presidente Sergio Prete, per la riqualificazione delle aree di cerniera tra porto e città e per la trasformazione dello scalo ionico in un open port polifunzionale, innovativo e sostenibile». L'assessore all'Urbanistica e all'Innovazione Ubaldo Occhinegro si è detto poi entusiasta del risultato raggiunto: «Si tratta di un successo che premia l'impegno del sindaco Melucci ed in generale dell'Amministrazione comunale che sta lavorando insieme all'**Autorità Portuale** per questo progetto. Riqualifichiamo, dunque, tutto il waterfront da Porta Napoli al Castello Aragonese e poi dal pontile Rota fino al Nautilus. Il progetto preliminare è stato finanziato all'interno di un bando nazionale denominato Mit Pac. Vedremo presto la trasformazione, perché dobbiamo finire i lavori entro il 2023».

L'amministratore ha ricordato poi che al Molo San Cataldo sono in corso i lavori per la realizzazione del terminal crociere e che l'ingresso della Dogana verrà spostato al secondo sporgente.

Pertanto, tutta quell'area diventerà città con la realizzazione del waterfront. «Chi arriverà con le navi da crociera - ha detto Occhinegro - passerà su questo nuovo lungomare fino ad arrivare al Ponte di Pietra che verrà pure risistemato. L'area su cui si trova adesso il terminal bus diventerà un parco, mentre la stazione dei bus verrà trasferita in zona Croce». Il porticciolo delle barche verrà implementato anche su Porta Napoli e attraverso il Ponte di Pietra si arriverà al Molo Sant'Eligio. Dalla zona retrostante il Tartarugaio partirà una camminata di legno. Questa passeggiata



arriverà fino ai giardini del Castello Aragonese e conetterà tutti gli ipogei a livello del mare.

Gli ipogei potranno così essere utilizzati come locali.



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

«Questo - ha osservato l' assessore - è il progetto dell' **Autorità Portuale**, quello del Comune prevede che dal Pontile Rota fino al Nautilus si crei una passeggiata a mare sotto la scarpata verde, con un auditorium, un ascensore per le persone che hanno problemi di deambulazione. Infine sarà sistemata e adeguatamente attrezzata la spiaggia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Taranto, 32 mln per progetto Waterfront Mar Grande

E' tra progetti ammessi in graduatoria ministero Infrastrutture

(ANSA) - TARANTO, 16 MAR - Il progetto del Waterfront (affaccio a mare) del Mar Grande di Taranto, realizzato dal Comune e dall' **Autorità di Sistema Portuale** del mar Ionio è inserito tra i progetti ammessi a finanziamento nella graduatoria provvisoria stilata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. E' previsto uno stanziamento di 32 milioni di euro, di cui 16 cofinanziati dall' Authority. Il progetto consentirà di realizzare il nuovo Varco Est del porto, attraverso lo spostamento dell' attuale varco, e la costruzione di una nuova struttura di accesso arretrata rispetto all' attuale. Questo consentirà la realizzazione di una passeggiata panoramica che, partendo dalla Calata 1 della Darsena Taranto, attraverserà l' esistente molo Sant' Eligio proseguendo nello specchio d' acqua ai piedi delle Mura Aragonesi con una piattaforma in legno fino al Castello Aragonese. Il Waterfront Mar Grande proseguirà ai piedi della scarpata del lungomare Vittorio Emanuele III, completando la passeggiata a riva di mare. "Questo ennesimo successo - sottolinea il sindaco Rinaldo Melucci - è la conferma di quanto sia efficace la programmazione degli interventi che l' amministrazione sta realizzando per la città". Il presidente dell' Authority Sergio Prete evidenzia "l' incessante lavoro sinergico" con il Comune "per la riqualificazione delle aree di cerniera tra porto e città e per la trasformazione dello scalo ionico in un 'open port' polifunzionale, innovativo e sostenibile". (ANSA).



Informazioni Marittime

Taranto

A Taranto 32 milioni per il Waterfront del Mar Grande

Tra i progetti ammessi a finanziamento nella graduatoria provvisoria stilata dal ministero

Con uno stanziamento di 32 milioni di euro, il progetto del Waterfront del **Mar Grande** di Taranto, realizzato dal Comune e dall' **Autorità di Sistema Portuale del mar Ionio**, è inserito tra i progetti ammessi a finanziamento nella graduatoria provvisoria stilata dal ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La metà dei fondi disponibili è cofinanziata dall' Authority. Il progetto consentirà di realizzare il nuovo Varco Est del porto, attraverso lo spostamento dell' attuale varco, e la costruzione di una struttura di accesso arretrata rispetto all' attuale. Questo permetterà la realizzazione di una passeggiata panoramica che, partendo dalla Calata 1 della Darsena Taranto, attraverserà l' esistente molo Sant' Eligio proseguendo nello specchio d' acqua ai piedi delle Mura Aragonesi con una piattaforma in legno fino al Castello Aragonese. Il Waterfront **Mar Grande** proseguirà ai piedi della scarpata del lungomare Vittorio Emanuele III, completando la passeggiata a riva di mare.



Porto Taranto: ok a convenzione tra Regione, ASSET PUGLIA e AdSP Ionio per progettazione, gestione, esecuzione opere pubbliche

(FERPRESS) Bari, 16 MAR La Giunta regionale pugliese ha approvato lo schema di convenzione tra la Regione Puglia, l'Agenzia Regionale ASSET PUGLIA e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per l'attuazione di processi efficienti di progettazione, gestione ed esecuzione delle opere pubbliche nonché per la programmazione strategica e la pianificazione urbanistica del **Porto** di **Taranto** e delle aree di pertinenza portuale. La convenzione stabilisce i compiti e le responsabilità di ciascuna parte. L'autorità portuale del Mar Ionio ha il compito e la responsabilità di procedere con la progettazione, esecuzione delle opere pubbliche di propria competenza comprese nei documenti di programmazione. L'ASSET ha il compito e la responsabilità di fornire supporto tecnico-amministrativo ai processi, in particolare per ciò che concerne la redazione dei progetti, la redazione di bandi e disciplinari di gara, il supporto nell'iter procedurale e negli atti di approvazione dei progetti, nelle alle attività di verifica della progettazione, nonché per ulteriori attività ispettive e di controllo che richiedono l'accreditamento ai sensi delle norme UNI CEI EN ISO/IEC 17020 o similari.

La Regione Puglia ha il compito di supportare AdSP MI e ASSET nella definizione delle direttive strategiche ed operative al fine di massimizzare l'impatto positivo in termini di ricadute sul territorio, coerentemente col Piano Strategico **Taranto** Futuro prossimo. La Regione Puglia ha il compito di supportare AdSP MI e ASSET nella definizione delle direttive strategiche ed operative per massimizzare l'impatto positivo in termini di ricadute sul territorio, coerentemente col Piano Strategico **Taranto** Futuro prossimo. In questa ottica il **Porto** di **Taranto** costituisce un asset fondamentale di sviluppo e di raccordo con le strategie di transizione verde rappresentate dalla blu economy. La convenzione avrà una durata di tre anni.



L'Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

A Gioia Tauro ok al bilancio dell'Authority

Il ministero delle Infrastrutture ha approvato il bilancio 2021 e il collegato piano operativo triennale 2021 - 2023 dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Lo comunica la stessa Autorità. «Tra le pieghe del documento finanziario - è scritto in una nota - diverse sono le misure finanziarie destinate a sostenere la realizzazione di opere infrastrutturali che definiscono la strategia adottata dall'Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, per sostenere lo sviluppo dei quattro porti di competenza (Gioia Tauro - Crotone - Taureana di Palmi - Corigliano Calabro). Si conferma su Gioia Tauro la volontà di sostenere una maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l'avvio dell'intermodalità, grazie all'avvenuta partenza del gateway ferroviario. L'obiettivo è anche quello di differenziare l'offerta e di integrare i servizi di water- front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo». L'approvazione del bilancio «trova coincidenza temporale con le attività di confronto che, in questo momento, vedono impegnato l'Ente con le istituzioni locali e le parti sociali per il rilancio dei porti di Corigliano Calabro e di Crotone. Particolare attenzione è, infatti, rivolta allo sviluppo di questi scali verso i quali è in corso l'adeguamento funzionale dei relativi Piani regolatori portuali.



Lo sviluppo dei porti dell'Authority di Gioia Tauro - Bilancio 2021 e Piano opere

GIOIA TAURO - Sviluppo dei porti di Gioia Tauro, Crotone, Taureana di Palmi, Corigliano Calabro - Il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile ha approvato il Bilancio 2021 e il collegato Piano operativo triennale 2021-2023 dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Lo fa sapere in una nota l'ente portuale, specificando che nel Bilancio 2021 trova particolare attenzione il rilancio dei porti di Corigliano Calabro e di Crotone, per i quali è in corso l'adeguamento funzionale dei Piani regolatori portuali. Per lo scalo di Gioia Tauro, l'Authority conferma la volontà di sostenere una maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l'avvio dell'intermodalità, grazie all'avvenuta partenza del gateway ferroviario. L'obiettivo è, anche, quello di differenziare l'offerta e di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo. Tra le opere previste Nel porto di Crotone è in fase di completamento di progettazione il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro foraneo, a sostegno dell'operatività del vecchio porto, per un valore economico di 2 milioni di euro. Mentre, per migliorarne il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse, è stato programmato il prolungamento del molo foraneo (7 milioni di euro) per il quale si attende il parere del Ministero dell'Ambiente. Per il porto di Corigliano Calabro è stata programmata, la creazione della banchina crocieristica (8,1 milioni di euro) per garantire allo scalo un maggiore sviluppo di settore. Sono stati, inoltre, affidati i lavori, che partiranno a breve, di manutenzione dell'impianto di illuminazione e torri faro, per un valore di 600 mila euro. Il progetto prevede la sostituzione di tutti gli apparecchi con nuove tipologie di illuminazione, basate su tecnologia led. Gli interventi interesseranno tutta l'area portuale, con particolare attenzione all'illuminazione posta lungo la banchina pescherecci e nei piazzali operativi. L'obiettivo è, infatti, quello di ridurre i consumi di energia elettrica e di adeguare lo scalo portuale di Corigliano Calabro alle nuove esigenze commerciali.



Porto di Gioia Tauro, approvato il Bilancio 2021

Gioia Tauro, 15 marzo 2021 - Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile ha approvato il Bilancio 2021 e il collegato Piano Operativo Triennale 2021 - 2023 dell' Autorità Portuale di **Gioia Tauro**. Tra le pieghe del documento finanziario diverse sono le misure finanziarie destinate a sostenere la realizzazione di opere infrastrutturali che definiscono la strategia adottata dall' Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, per sostenere lo sviluppo dei quattro porti di competenza (**Gioia Tauro** - Crotone - Taureana di Palmi - Corigliano Calabro). Si conferma su **Gioia Tauro** la volontà di sostenere una maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l' avvio dell' intermodalità, grazie all' avvenuta partenza del gateway ferroviario. L' obiettivo è, anche, quello di differenziare l' offerta e di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo. L' approvazione del Bilancio 2021 trova coincidenza temporale con le attività di confronto che, in questo momento, vedono impegnato l' Ente con le istituzioni locali e le parti sociali per il rilancio dei porti di Corigliano Calabro e di Crotone. Particolare attenzione è, infatti, rivolta allo sviluppo di questi scali verso i quali è in corso l' adeguamento funzionale dei relativi Piani regolatori portuali, al fine di indirizzare un maggiore sviluppo delle loro attività. Tra le opere previste per il **porto** di Crotone è in fase di completamento di progettazione il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro foraneo, a sostegno dell' operatività del vecchio **porto**, per un valore economico di 2 milioni di euro. Mentre, per migliorarne il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse, è stato programmato il prolungamento del molo foraneo (7 milioni di euro) per il quale si attende il parere del Ministero dell' Ambiente. A sostegno dello sviluppo del **porto** di Corigliano Calabro è stata programmata, tra le altre attività progettuali, la creazione della banchina crocieristica (8,1 milioni di euro) per garantire allo scalo un maggiore sviluppo di settore. Sono stati, inoltre, affidati i lavori, che partiranno a breve, di manutenzione dell' impianto di illuminazione e torri faro, per un valore di 600 mila euro. Il progetto prevede la sostituzione di tutti gli apparecchi con nuove tipologie di illuminazione, basate su tecnologia led. Gli interventi interesseranno tutta l' area portuale, con particolare attenzione all' illuminazione posta lungo la banchina pescherecci e nei piazzali operativi. L' obiettivo è, infatti, quello di ridurre i consumi di energia elettrica e di adeguare lo scalo portuale di Corigliano Calabro alle nuove esigenze commerciali.

Seareporter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Porto di Gioia Tauro, approvato il Bilancio 2021

Gioia Tauro, 15 marzo 2021 - Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile ha approvato il Bilancio 2021 e il collegato Piano Operativo Triennale 2021 - 2023 dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro. Tra le pieghe del documento finanziario diverse sono le misure finanziarie destinate a sostenere la realizzazione di opere infrastrutturali che definiscono la strategia adottata dall' Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, per sostenere lo sviluppo dei quattro porti di competenza (Gioia Tauro - Crotone - Taureana di Palmi - Corigliano Calabro). Si conferma su Gioia Tauro la volontà di sostenere una maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l' avvio dell' intermodalità, grazie all' avvenuta partenza del gateway ferroviario.

L' obiettivo è, anche, quello di differenziare l' offerta e di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo. L' approvazione del Bilancio 2021 trova coincidenza temporale con le attività di confronto che, in questo momento, vedono impegnato l' Ente con le istituzioni locali e le parti sociali per il rilancio dei porti di Corigliano Calabro e di Crotone.

Particolare attenzione è, infatti, rivolta allo sviluppo di questi scali verso i quali è in corso l' adeguamento funzionale dei relativi Piani regolatori portuali, al fine di indirizzare un maggiore sviluppo delle loro attività. Tra le opere previste per il porto di Crotone è in fase di completamento di progettazione il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro foraneo, a sostegno dell' operatività del vecchio porto, per un valore economico di 2 milioni di euro.

Mentre, per migliorarne il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse, è stato programmato il prolungamento del molo foraneo (7 milioni di euro) per il quale si attende il parere del Ministero dell' Ambiente. A sostegno dello sviluppo del porto di Corigliano Calabro è stata programmata, tra le altre attività progettuali, la creazione della banchina crocieristica (8,1 milioni di euro) per garantire allo scalo un maggiore sviluppo di settore. Sono stati, inoltre, affidati i lavori, che partiranno a breve, di manutenzione dell' impianto di illuminazione e torri faro, per un valore di 600 mila euro. Il progetto prevede la sostituzione di tutti gli apparecchi con nuove tipologie di illuminazione, basate su tecnologia led. Gli interventi interesseranno tutta l' area portuale, con particolare attenzione all' illuminazione posta lungo la banchina pescherecci e nei piazzali operativi. L' obiettivo è, infatti, quello di ridurre i consumi di energia elettrica e di adeguare lo scalo portuale di Corigliano Calabro alle nuove esigenze commerciali.

Articoli del mese: 2021

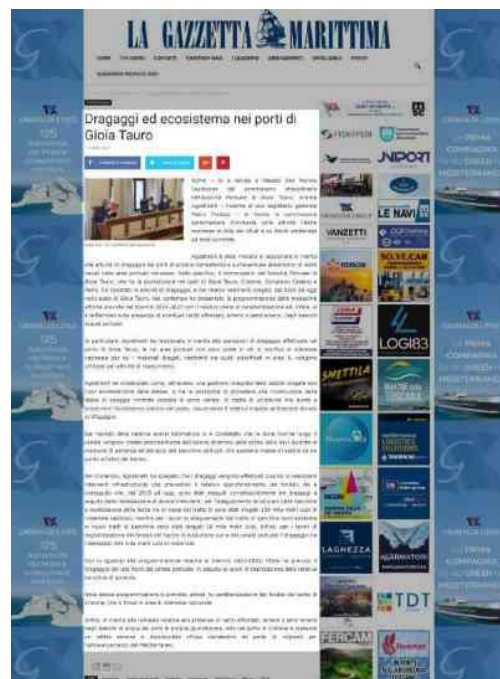
1 2
8 9
13 16
21 25
29 31

PRONCI CAMPI

Seareporter.it

Dragaggi ed ecosistema nei porti di Gioia Tauro

ROMA Si è tenuta a Palazzo San Macuto l'audizione del commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli insieme al suo 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. Agostinelli è stato invitato a relazionare in merito alle attività di dragaggio nei porti di propria competenza e sull'eventuale abbandono di relitti navali nelle aree portuali connesse. Nello specifico, il commissario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, che ha la giurisdizione nei porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro e Palmi, ha illustrato le attività di dragaggio, e dei relativi sedimenti dragati, dal 2015 ad oggi nello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo ha presentato la programmazione delle medesime attività previste nel triennio 2021-2023 con il relativo piano di caratterizzazione ed, infine, si è soffermato sulla presenza di eventuali relitti affondati, emersi o semi/emersi, negli specchi acquei portuali. In particolare, Agostinelli ha relazionato in merito alle operazioni di dragaggio effettuate nel porto di Gioia Tauro, le cui aree portuali non sono poste in siti di bonifica di interesse nazionale per cui i materiali dragati, rientranti tra quelli classificati in area A, vengono utilizzati per attività di ripascimento. Agostinelli ha evidenziato come, attraverso una gestione integrata della sabbie dragate con l'uso ecosostenibile delle stesse, si ha la possibilità di procedere alla ricostruzione della fascia di spiaggia limitrofa costiera al porto canale. Si tratta di un'attività che punta a preservare l'ecosistema costiero del porto, riducendone il relativo impatto ambientale dovuto al dragaggio. Dai risultati della relativa analisi batimetrica si è 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. Nel contempo, Agostinelli ha spiegato che i dragaggi vengono effettuati quando si realizzano interventi infrastrutturali che prevedono il relativo approfondimento dei fondali. Ne è conseguito che, dal 2015 ad oggi, sono stati eseguiti complessivamente tre dragaggi a seguito della realizzazione di diversi interventi: per l'adeguamento strutturale delle banchine e realizzazione della terza via di corsa del tratto D sono stati dragati 139 mila metri cubi di materiale sabbioso; mentre per i lavori di adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina sono stati dragati 30 mila metri cubi. Infine, per i lavori di regolarizzazione dei fondali del bacino di evoluzione sud e del canale portuale il dragaggio ha interessato 503 mila metri cubi di materiale. Con lo sguardo alla programmazione relativa al triennio 2021-2023, l'Ente ha previsto il dragaggio del lato Nord del canale portuale, in seguito ai lavori di realizzazione della relativa banchina di ponente. Nella stessa programmazione è prevista, altresì, la caratterizzazione dei fondali del porto di Crotone, che si trova in area di interesse nazionale. Infine, in merito alla richiesta relativa alla presenza di relitti affondati, emersi o semi emersi negli specchi di acqua dei porti di propria giurisdizione, solo nel porto di Crotone è presente un relitto emerso e riconducibile all'uso clandestino da parte di migranti per l'attraversamento del Mediterraneo.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Controlli agli arrivi: il sistema va già in tilt

coronavirusA Olbia sbarcano 900 persone, ma molti vanno via senza sottoporsi al test Assalto alle seconde case: c'è chi chiede uno stop, chi un filtro più efficace

DI SERENA LULLIA

WOLBIAL' ipotesi di un arrivo incontrollato di passeggeri in Sardegna non piace a nessuno, ma su come evitarlo non c'è identità di vedute. Anche il consiglio regionale si è diviso e non è riuscito a trovare un accordo su un ordine del giorno unitario. Da una parte, la maggioranza e pezzi dell'opposizione, c'era chi premeva per chiedere al Governo un impegno per rendere possibili controlli sanitari su porti e aeroporti di partenza. Dall'altra, progressisti in primo luogo, c'era chi invece intendeva chiedere al Governo uno stop agli spostamenti dalle zone rosse verso l'unica zona bianca d'Italia. Lunga discussione e poi nulla di fatto. La divisione del consiglio regionale ricalca un po' quella che attraversa l'opinione pubblica isolana dove si contrappongono i fautori del "tutto chiuso" a quelli del "apriamo, ma con controlli più efficaci". Invece è proprio la rete dei controlli a mostrare i propri limiti. Quella allestita a Olbia, all'Isola Bianca, ha le maglie slabbate. Lo scudo inaugurato una settimana fa per difendere la Sardegna bianca dal Covid, sembra un ombrello bucato. C'è qualcosa che non funziona tra il momento in cui i passeggeri sbarcano dalle navi e quello in cui dovrebbero fare il tampone molecolare. Le vie di "fuga" per dribblare i test sono aperte. Le prove arrivano direttamente dal porto olbiese. Nella giornata di lunedì il numero di passeggeri è schizzato a oltre 900. Poca cosa rispetto alle migliaia di persone che arrivano nel periodo estivo, ma comunque sufficienti per mettere in crisi il sistema dei controlli. Una coppia di stranieri sbarcata in camper, per quali motivi di necessità non è dato sapere, dopo aver fatto il test nell'hub della stazione marittima, ha ricevuto la comunicazione di positività quando erano lontani da Olbia 100 chilometri. Stessa cosa è accaduta a un'altra coppia che ha saputo di essere risultata positiva al tampone quando era già seduta in un bar del centro. La situazione è stata denunciata anche dal Movimento 5 stelle. Per i consiglieri regionali Roberto Li Gioi, Michele Ciusa, Desirè Manca, Alessandro Solinas «l'assalto della Sardegna è già cominciato, ma soprattutto "i rigidi controlli sbandierati dal presidente della Regione nei fatti, sono talmente blandi da aver già consentito l'ingresso di centinaia di turisti, italiani e stranieri, privi di certificato di negatività al Covid, e senza che si fossero sottoposti al test presso la stazione marittima».

Dalla Capitaneria di porto precisano il loro ruolo. Gli uomini in divisa sono chiamati a controllare che le operazioni di imbarco e sbarco si svolgano in sicurezza. Nessuna competenza su tamponi e autocertificazioni, in capo ad Ats-Protezione civile. L'**Autorità portuale**, tramite un accordo con Ats-Regione, ha messo a disposizione gli spazi della stazione marittima per allestire l'hub tamponi.

Una volta che i mezzi sbarcano in banchina, gli uomini della Security, rilevano la temperatura dei passeggeri e indirizzano le persone verso il salone in cui lo staff di medici e infermieri esegue il test molecolare. Secondo il M5s c'è quindi un buco nero tra il momento in cui i passeggeri sbarcano dalle navi e il momento in cui devono entrare a fare il tampone nel caso in cui non abbiano il certificato di negatività al Covid-19.

Una situazione che sta allarmando la popolazione dell'isola. Tanto che qualcuno si è fatto promotore di una petizione



on line sul portale Change.org.

«La possibilità che dalle zone rosse italiane si possa venire in Sardegna (attualmente zona bianca) rappresenta un paradosso e un rischio per la salute di tutti i sardi - si legge nelle motivazioni della sottoscrizione avviata oggi - L' esperienza dell' estate scorsa dovrebbe aver insegnato qualcosa ma pare non sia così. La Valle d' Aosta ha emesso un' ordinanza restrittiva, consentita dallo stesso Dpcm



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

di Draghi, con cui si bloccano gli arrivi verso le seconde case non motivati e giustificati». Da qui la richiesta al governatore di emettere «subito un' ordinanza che blocchi gli arrivi di non residenti senza giustificato motivo o necessità e autorizzi solo i ricongiungimenti parentali». Una soluzione che «salverebbe» l' eventuale rientro per Pasqua in Sardegna degli emigrati isolani. La petizione ieri sera viaggiava verso le 20mila adesioni.

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Il M5S accusa: in centinaia lasciano il porto senza fare i test

«A Olbia controlli fantasma» La Protezione civile: non è vero

In 7 giorni negli scali dell' Isola rilevati 46 positivi all' antigenico

Una zona bianca da difendere, l' unica in tutta Europa, in ogni modo possibile. Da quando però l' ultimo Dpcm del Governo Draghi autorizza gli spostamenti dalle regioni, anche rosse, verso le seconde case che si trovano in altri territori, in Sardegna monta la paura che la pandemia possa riprendere a correre di pari passo con l' aumento degli arrivi di chi, nella seconda casa appunto, vuole trascorrere le vacanze di Pasqua "in libertà".

Solinas due giorni fa ha chiesto al Governo che i controlli vengano fatti alle partenze e prosegue nella rotta tracciata da lunedì 8: chi sbarca nell' Isola deve avere un certificato di vaccinazione o di negatività, o deve sottoporsi al test antigenico, o lo deve fare entro 48 ore. E dall' otto marzo al 14 su 18.067 passeggeri, i tamponi effettuati sono stati 7.679 e 46 sono risultati positivi (in parte anche al molecolare). Botta e risposta ieri, a proposito dei controlli agli arrivi, ecco la denuncia dei consiglieri regionali del Movimento 5 Stelle: «Al porto di Olbia sono sbarcati 997 passeggeri e la stragrande maggioranza, dopo aver rifiutato di sottoporsi al test, ha lasciato la banchina senza aver dovuto comunicare le proprie generalità e il proprio numero di telefono al personale addetto ai controlli».

«Per come è strutturato il sistema è difficilissimo che sia accaduta una cosa simile», ribatte Antonio Belloi, direttore della Protezione civile che sta collaborando attivamente nei controlli agli sbarchi.

L' accusa «La tanto temuta invasione è già cominciata, ma soprattutto i rigidi controlli sbandierati dal presidente Solinas, nei fatti, sono talmente blandi da aver già consentito l' ingresso di centinaia di turisti, italiani e stranieri, privi di certificato di negatività al Covid, e senza che si fossero sottoposti al test gratuito presso la stazione marittima - denunciano i consiglieri regionali del M5s Roberto Li Gioi, Michele Ciusa, Desirè Manca, Alessandro Solinas - Tutti quei passeggeri sbarcati a Olbia senza aver fatto il test, senza aver dato generalità e numero di telefono come verranno rintracciati per essere certi che si siano sottoposti al test nelle 48 ore successive e che siano negativi?». «Anche la gestione di chi accetta di sottoporsi al test e risulta poi positivo si è rivelata inadeguata - fanno sapere i consiglieri - In questi giorni alcuni stranieri, arrivati in Sardegna in camper e che si sono sottoposti al test all' arrivo della nave, sono risultati positivi, ma la comunicazione è giunta loro quando erano già a più di cento chilometri da Olbia. Mentre, un altro caso riguarda una coppia di viaggiatori, avvisati della propria positività mentre consumavano in un bar della città».

I controlli «Intanto chi sbarca non deve comunicare nulla agli addetti ai controlli, visto che chi arriva nell' Isola prima del viaggio si deve iscrivere al sito internet o all' app "Sardegna sicura" registrando generalità e recapiti telefonici, e poi il modulo viene controllato in prima battuta dalle compagnie aeree o marittime. Non solo, ma i dati di chi non fa i test, l' un per cento degli arrivi, vengono inviati nelle prefetture e ai comuni dove sono diretti i turisti.

Ora, in base agli accordi presi proprio due giorni fa, i controlli di coloro che devono fare il test entro 48 ore dallo sbarco, nei singoli centri li possono fare anche polizia locale e barracelli, oltre alle altre forze dell' ordine. Tutti gli agenti sanno chi e quando deve fare il test, e dove alloggia nell' Isola», ribatte Antonio Belloi. Inoltre sempre da ieri la Polizia di frontiera aerea e quella di mare hanno intensificato i controlli a campione.





L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

e quindi per spostamenti verso le seconde case. Ma i numeri sono ben al di sotto di quei 23mila che giunsero in Sardegna in una settimana, quando per la prima volta dichiararono la Lombardia zona rossa, un anno fa - afferma Antonio Belloi - È comunque ribadisco, è molto difficile evitare i controlli. Poi sì, qualche furbetto ci può essere, ma davvero siamo nell'ordine dell'uno per cento. In generale il 59% dei turisti arriva già con i test effettuati nelle 48 ore precedenti l'imbarco, il 40 lo fa gratis all'arrivo e poi c'è quell'uno per cento che dice di farlo entro 48 ore e magari se ne "dimentica".

Attenzione però, lui se ne dimentica ma noi no».

Michele Masala.

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

La denuncia. La sindaca di Onanì: così veniamo tutelati

«Positivi non fermati allo sbarco»

I due positivi riscontrati a Onanì rientrano nel report quotidiano del Covid della Regione. Il modo con cui la sindaca Clara Michelangeli racconta come il suo paese di 370 anime sia ripiombato nell'incubo coronavirus però è diverso da tutti gli altri.

Il rientro dalla Toscana «Mercoledì scorso sono tornati due coniugi dalla Toscana, hanno fatto allo sbarco il tampone rapido al porto di Olbia (su base volontaria). Nessuno ha detto loro di fare la quarantena e poi di ripetere un rapido dopo 10 giorni, oppure di fare un tampone molecolare anzi, se proprio dobbiamo dirla tutta, nessuno gli ha mai comunicato neanche l'esito dei tamponi. Hanno semplicemente detto loro "se siete positivi vi chiamiamo", non sono stati richiamati e sono tornati a casa sereni e tranquilli».

I primi sintomi «Dopo circa due giorni dal rientro uno di loro ha avuto sintomi sospetti e domenica ripetiamo subito il rapido perché il Comune di Onanì c'è lì ha, (acquistati a spese proprie, su iniziativa propria e con il supporto dei medici di base e di alcuni del territorio). Esito? Chiaramente positivi. E finiscono in isolamento domiciliare preventivo 15 persone», denuncia Michelangeli.

L'allarme «Nel frattempo Ats, questa volta in modo quasi immediato, esegue i tamponi molecolari che confermano l'esito dei rapidi. Un esempio, il nostro, per dare idea di quello che è successo in un centro di 400 anime dove ci conosciamo tutti e in qualche modo cerchiamo di tutelarci a vicenda; immaginiamo cosa potrà succedere con l'apertura delle Sardegna agli spostamenti dalle zone rosse nelle seconde case della nostra pseudo zona bianca - sottolinea la sindaca - Il passaggio in questa fascia è stato già azzardato visto che, inevitabilmente, ha portato ad un abbassamento della guardia, con un conseguente aumento dei contagi al quale stiamo assistendo. Ma invece che prenderne atto, si preferisce aggiungere anche la ciliegina sulla torta. Questo è il modo di tutelare la Nostra Terra? Zona bianca usata come trofeo politico e non come un esempio da seguire, espressione di sacrifici enormi fatti da chi ci vive, dai medici di base e da chi amministra le nostre comunità».



Sardegna bianca: M5s, flop controlli in porto a Olbia

"La tanto temuta invasione è già cominciata, ma soprattutto i rigidi controlli sbandierati dal presidente Solinas, nei fatti, sono talmente blandi da aver già consentito l'ingresso di centinaia di turisti, italiani e stranieri, privi di certificato di negatività al Covid, e senza che si fossero sottoposti al test gratuito presso la stazione marittima". Lo denunciano i consiglieri regionali del M5s Roberto Li Gioi, Michele Ciusa, Desirè Manca, Alessandro Solinas. "Ieri al **porto** di **Olbia** sono sbarcati 997 passeggeri e la stragrande maggioranza, dopo aver rifiutato di sottoporsi al test, ha lasciato la banchina senza aver dovuto comunicare le proprie generalità e il proprio numero di telefono al personale addetto ai controlli - sostengono - Come verranno rintracciate queste centinaia di persone per essere certi che si siano sottoposte al test nelle 48 ore successive e che siano risultate negative?" "Anche la gestione di chi accetta di sottoporsi al test e risulta poi positivo si è rivelata del tutto inadeguata - fanno sapere i consiglieri - In questi giorni infatti alcuni turisti stranieri, arrivati in Sardegna in camper e che si sono sottoposti al test all'arrivo della nave, sono risultati positivi, ma la comunicazione è giunta loro quando erano già a più di cento chilometri da **Olbia**. Mentre, un altro caso riguarda una coppia di viaggiatori, avvisati della propria positività mentre consumavano tranquillamente in un bar della città. Fatti gravissimi che mettono in evidenza le falle gigantesche di questa macchina dei controlli, tanto celebrata ma in concreto assolutamente fallace". "Se la decisione di consentire lo spostamento dalle regioni rosse verso la Sardegna bianca ai proprietari di seconde case l'avesse presa il presidente Conte - attaccano i pentastellati - dal governo regionale sardo ci sarebbe stata una levata di scudi. Invece la Regione Sardegna adesso tace, mentre l'ingresso di nuovi positivi è già iniziato e quanto accaduto la scorsa estate si sta ripetendo, ma stavolta con largo anticipo. Presidente Solinas, da una parte stanno le parole, dall'altra i fatti", concludono gli esponenti M5s.



Il Teatro in Fiera, il waterfront e «i dibattiti del giorno dopo»

«La vera riflessione è sul Piano regolatore del porto»

«Ci siamo abituati in città a fare "i dibattiti del giorno dopo"». A constatarlo, «con amarezza», è l'ex senatore Gianpiero D'Alia, a proposito del tema del momento, la cittadella fieristica.

Si interviene, secondo D'Alia, «a cose fatte, come se non vi fosse stato tempo e modo prima di discutere e di decidere in maniera condivisa. Nel caso del Teatro in Fiera, se non ricordo male, la decisione è di parecchi anni fa e il Comune è intervenuto manifestando il proprio assenso. Sarebbe stata quella la sede per aprire una discussione pubblica, era quello il tempo in cui aprire l'interessante dibattito di questi giorni. Certo, tutto si può fare e, quindi, si può rescindere il contratto d'appalto, pagare il risarcimento del danno e lasciare questo spazio così com'è, ripulito dalle macerie. Faccio fatica a pensare che una tale responsabilità, che ovviamente non è solo politica, possa prendersela il vertice della **Autorità portuale** che, come è noto, non è investito di un mandato elettorale».

Secondo D'Alia «questa è una responsabilità della politica perché è una scelta politica, tardiva, confusa, per quanto si voglia, ma tutta politica». E quindi sindaco, Consiglio, deputazione, Governo regionale e nazionale: loro devono «formalizzare la scelta di non realizzare l'intervento assumendosene direttamente la responsabilità politica e amministrativa (senza scaricare sul Presidente dell'**Autorità Portuale**)». Non è il primo "dibattito del giorno dopo": «Ad esempio la nuova **Autorità Portuale** di **Sistema**. Ricordo ancora la sottoscrizione del documento, da parte di tutte le forze politiche e sociali, che chiedeva la istituzione della più grande **autorità portuale** di **sistema** del paese che vedesse insieme Messina e Gioia Tauro». L'allora ministro Lupi accolse la richiesta, ma il giorno dopo «molti di quelli che firmarono il documento si sono sfilati.

Forse non lo avevano letto o se l'avevano letto non l'avevano capito». E rispetto agli argomenti utilizzati da alcuni, «bisogna constatare oggi, senza polemica alcuna, che il governo della "piccola" **Autorità** dello Stretto (una sorta di Vigile Urbano dello Stretto) è saldamente in mani "non messinesi" e che la 'ndrangheta, stando ai fatti di cronaca di questi ultimi mesi, ce l'avevamo già sulle navi traghetto senza essercene accorti». Al di là di tutto, per D'Alia «serve evitare di commettere gli stessi errori in futuro. Proprio per queste ragioni ritengo utile il dibattito aperto dal quotidiano cittadino, perché offre la possibilità di fare una riflessione e una discussione vera "il giorno prima"». Su cosa? «Il Piano Regolatore del Porto prevede la possibilità di riqualificare tutta l'area di affaccio a mare di Corso Vittorio Emanuele II, con l'abbattimento della recinzione. Si potrebbe decidere di pedonalizzare tutta l'area che dalla Dogana arriva alla Passeggiata a mare, con un intervento di riqualificazione concordato tra Comune, **Autorità portuale** e Capitaneria. Ed ancora, l'area della Fiera di Messina, secondo il Prp, può essere oggetto di un intervento di riqualificazione urbana; oltre al restauro dei padiglioni vincolati, in cui a esempio allocare un museo civico, il Piano consente la demolizione degli altri padiglioni e la realizzazione di ampi spazi a verde e a servizi pubblici di diretta fruizione cittadina. È questa l'occasione per aprire la discussione e per decidere ed è questo lo spazio su cui la politica deve intervenire per tempo».

Secondo D'Alia il sindaco «dovrebbe avviare una discussione seria con l'**Autorità Portuale** per la approvazione del Piano di Inquadramento Operativo per decidere e realizzare gli interventi sopra indicati che non costano tanto e sono



di pronta esecuzione. Ritengo surreale che si discuta ancora della



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

proprietà comunale di aree portuali e di una nuova perimetrazione dei confini dell' Authority.

Non so proprio cosa debba farsene il comune di aree che non può gestire e non ha le risorse per gestire. L' **Autorità Portuale** ha le capacità di realizzare gli interventi che servono alla città ma la città deve avere le idee chiare su ciò che vuole fare, su come lo vuole fare e in che tempi».

E infine: «A giugno scade la concessione quadriennale della rada di San Francesco. Visto che in meno di due anni si dovrebbero completare i lavori del porto di Tremestieri, non sarebbe il caso di discutere e di decidere anche su cosa si vuole fare di questa pezza significativo e importante della città? O vogliamo aspettare il giorno dopo?». X.

Fiera di Messina, D'Alia: "il dibattito del giorno dopo"

Redazione

Non entro nel merito della vicenda, sono in dubbio sull' utilità o meno dell' intervento, cioè se sia stato giusto decidere di ricostruire tale infrastruttura: C' è bisogno di un altro teatro? Chi dovrebbe gestirlo? L' **Autorità Portuale** si occupa di eventi culturali? Con quali risorse? Sono in dubbio se sia stato giusto localizzarla nello stesso sito, anche. Rilevo solo, con amarezza, che da tempo ci siamo abituati in città a fare 'i dibattiti del giorno dopo', e cioè 'a cose fatte', come se non vi fosse stato tempo e modo prima di discutere e di decidere in maniera condivisa. Nel caso del Teatro in Fiera, se non ricordo male, la decisione di stanziare le somme, progettare e eseguire l' intervento è di parecchi anni fa e su tale opera si sono tenute due conferenze di servizi nelle quali il Comune di Messina è intervenuto manifestando il proprio assenso. Sarebbe stata quella la sede per aprire una discussione pubblica consentendo a tutti di intervenire e, comunque, era quello il tempo in cui aprire l' interessante dibattito di questi giorni. Certo, tutto si può fare e, quindi, si può rescindere il contratto d' appalto con l' impresa che ha iniziato i lavori, pagargli il risarcimento del danno e lasciare questo spazio così com' è, ripulito dalle

macerie. Faccio fatica a pensare che una tale responsabilità, che ovviamente non è solo politica, possa prendersela il vertice della **Autorità Portuale** che, come è noto, non è investito di un mandato elettorale. Questa è una responsabilità della politica perché è una scelta politica, tardiva, confusa, per quanto si voglia, ma tutta politica. Spetta, pertanto, ai responsabili della politica - Sindaco, Consiglio Comunale, deputazione nazionale e regionale, Governo centrale e regionale - formalizzare la scelta di non realizzare l' intervento assumendosene direttamente la responsabilità politica e amministrativa, senza scaricare sul Presidente dell' **Autorità Portuale**. In realtà, non siamo nuovi ai dibattiti del giorno dopo. Potrei citare tanti casi analoghi di non tanto tempo fa. Ad esempio, il 'dibattito del giorno dopo' sulla nuova **Autorità Portuale** di **Sistema**. Ricordo ancora la sottoscrizione del documento, da parte di tutte le forze politiche e sociali che chiedeva l' istituzione della più grande **autorità portuale** di **sistema** del paese che vedesse insieme Messina e Gioia Tauro. Sulla base di quel documento il Ministro delle Infrastrutture pro-tempore Maurizio Lupi nel Decreto Legge di riforma delle **Autorità Portuali**, ha tempestivamente accolto la richiesta messinese. Il giorno dopo l' approvazione della legge molti di quelli che firmarono il documento si sono sfilati. Forse non lo avevano letto o se l' avevano letto non l' avevano capito. Bisogna constatare oggi, senza polemica alcuna, che il governo della 'piccola' **Autorità** dello Stretto (più che una **Autorità** una sorta di Vigile Urbano dello Stretto) è saldamente in mani 'non messinesi' e che la 'ndrangheta, stando ai fatti di cronaca di questi ultimi mesi, ce l' avevamo già sulle navi traghetto senza essercene accorti. Potrei farne tanti di esempi ma non serve. Serve, invece, evitare di commettere gli stessi errori in futuro. Perché siamo in tempo a discutere e a decidere su di un pezzo significativo e importante del nostro 'affaccio a mare' e dobbiamo farlo ora senza perdere altro tempo. Infatti il Piano Regolatore del Porto (se qualcuno mai avesse avuto il tempo di leggerlo) prevede la possibilità di riqualificare tutta l' area di affaccio a mare di Corso Vittorio Emanuele II, con l' abbattimento della recinzione che separa la sede stradale dall' area **portuale**. Si potrebbe decidere di pedonalizzare tutta l' area che dalla Dogana arriva alla Passeggiata a mare, con un intervento di riqualificazione concordato tra Comune, **Autorità Portuale** e Capitaneria di Porto, restituendo in poco tempo alla città





TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

il P.R.P., può essere oggetto di un intervento di riqualificazione urbana che, al di là del Teatro in Fiera, riguardi l'intera cittadella fieristica. Infatti, oltre al restauro dei padiglioni vincolati, in cui a esempio allocare un museo civico, lo strumento di pianificazione **portuale** consente la demolizione degli altri padiglioni e la realizzazione di ampi spazi a verde e a servizi pubblici di diretta fruizione cittadina, con l'abbattimento della 'muraglia' di confine tra città e fiera e l'apertura di un affaccio a mare più ampio e importante di quello oscurato dal teatro. E' questa l'occasione per aprire la discussione e per decidere ed è questo lo spazio su cui la politica deve intervenire per tempo. Il nostro Primo Cittadino, che come è noto non ha bisogno di consigli, dovrebbe avviare una discussione serie con l' **Autorità Portuale** per la approvazione del Piano di Inquadramento Operativo (strumento attuativo del P.R.P.) per decidere e realizzare gli interventi sopra indicati che non costano tanto e sono di pronta esecuzione. Già solo questi due interventi di riqualificazione determinerebbero un profondo cambiamento della città nel suo rapporto con il mare. Per questo ritengo surreale che si discuta ancora della proprietà comunale di aree portuali e di una nuova perimetrazione dei confini dell' **Autorità Portuale**. Non so proprio cosa debba farsene il comune di aree che non può gestire (al di là del merito del contenzioso che dura da decenni) e non comprendo quale sia l'interesse della città a prendersi aree della **Autorità portuale** che non ha le risorse per gestire e che può gestire bene quest'ultima, se vi fossero atti di indirizzo politico e di controllo chiari ed efficaci. L' **Autorità Portuale** ha le capacità di realizzare gli interventi che servono alla città ma la città deve avere le idee chiare su ciò che vuole fare, su come lo vuole fare e in che tempi lo vuole fare. Da ultimo, proprio per evitare anche in questo caso di fare l'ennesimo 'dibattito del giorno dopo', ricordo che a giugno scade la concessione quadriennale della rada di San Francesco. Visto che in meno di due anni si dovrebbero completare i lavori del porto di Tremestieri non sarebbe il caso di discutere e di decidere anche su cosa si vuole fare di questa pezza significativo e importante della città? O vogliamo aspettare il giorno dopo?

La Sicilia

Catania

Anche tre vigili urbani e un finanziere-politico in affari col clan Cappello

Operazione "Sipario". Voto di scambio, estorsioni, corruzione tra i reati contestati a Orazio Buda e altri 21. Sequestrati beni per cinque milioni

Vittorio Romano Bar e ristoranti affidati dal clan Cappello-Carateddi a prestanome per eludere le indagini patrimoniali e utilizzati per ripulire il denaro sporco proveniente da una sfilza infinita di attività illecite, in primis le estorsioni a danno di privati cittadini, imprenditori catanesi operanti nel settore dei trasporti e nei confronti di un noto pittore siciliano, Vittorio Ribaud, dal quale Orazio Buda, 57 anni - legato al gruppo di Orazio Privitera, esponente di vertice del clan Cappello-Carateddi - pretendeva l'elargizione di opere, destinandone alcune a pubblici funzionari al fine di tessere rapporti relazionali utili per perseguire finalità illecite, altre all'arredo di alcuni esercizi commerciali a lui riconducibili, come la pizzeria "9 Cereali" alle spalle di piazza Università e il bar-ristorante "Opera Prima" di corso Italia e quello di piazza "Umberto".

Ed è proprio la figura di Orazio Buda che emerge nell'operazione "Sipario", l'ennesima messa a segno dalla Direzione distrettuale antimafia della Procura e dai finanzieri del Comando provinciale, che ha portato all'esecuzione di un'ordinanza del gip nei confronti di 22 soggetti, indagati, a vario titolo, per associazione a delinquere di tipo mafioso, estorsioni aggravate dal metodo mafioso, corruzione, falso in atto pubblico, trasferimento fraudolento di valori, bancarotta fraudolenta, riciclaggio, autoriciclaggio, corruzione elettorale, intralcio alla giustizia aggravato dal metodo mafioso. È stato inoltre disposto il sequestro preventivo dell'intero patrimonio di tre società (Royals, Speciale Boys e 9 Cereali) con sede a Catania operanti nella gestione di bar e ristoranti in centro, per un valore di circa 5 milioni di

euro. Dei 22 colpiti dall'ordinanza del gip due vanno in carcere (Orazio Buda e Mauro Massari, vicebrigadiere della finanza in servizio ad Augusta e attuale vicepresidente del VI Municipio di Catania) e cinque ai domiciliari. Di questi, due sono presunti riciclatori di soldi (Giuseppe Castorina e Maurizio La Rosa) e tre agenti della polizia municipale di Catania (Francesco Campisi, Giuseppe Longhitano e Attilio Topazio). Tre sono gli obblighi di presentazione alla polizia giudiziaria e 12 le misure interdittive del divieto di esercizio dell'attività commer-

ciale. Nell'ambito delle indagini - svolte dal Nucleo di polizia economico-finanziaria e, in particolare, dalle unità specializzate del Gico di Catania - è emersa anche la condotta corruttiva ed elettorale riconducibile al sottufficiale Mauro Massari. Questi, candidatosi alle amministrative del 2018 per il rinnovo del Consiglio comunale di Catania e dei relativi consigli circoscrizionali (eletto con oltre 965 preferenze nella circoscrizione di Librino, San Giorgio, San Giuseppe La Rena, Zia Lisa e Villaggio Sant'Agata), aveva stretto con Orazio Buda, di cui conosceva l'elevata caratura criminale, un patto elettorale per il quale il mafioso si impegnava a sostenerne la candidatura - promessa cui ottemperava come emerso chiaramente dalle attività di indagine - ottenendo in cambio dal Massari vari favori attraverso il reiterato abuso della propria qualità e dei poteri connessi alla funzione esercitata.

Il Massari, per esempio, promise di soddisfare la richiesta del Buda finalizzata ad ottenere, in favore di una società a quest'ultimo gradita, un subappalto (per l'importo di circa 6.000.000 di euro) al **Porto** di Augusta per la demolizione di una piattaforma ferrosa, garantendo la sua intermediazione nell'esercizio delle funzioni e mediante l'utilizzo della macchina di servizio. E ancora, su precisa richiesta del Buda, promise di danneggiare un piccolo





La Sicilia

Catania

itata. Quanto ai tre vigili urbani, questi - su richiesta di Orazio Buda e con il Campisi che agiva da intermediario tra lo stesso Buda e gli altri due pubblici ufficiali - redigevano false relazioni di servizio finalizzate a garantire la sussistenza dei requisiti richiesti dalla normativa di settore per garantire l'assegnazione di alloggi popolari da parte dell'IACP in favore di alcuni nipoti del Buda (in relazione a questo nel pezzo che pubblichiamo sotto ci sono stralci di intercettazioni telefoniche che si riferiscono a quanto emerso dalle inda

gini). Intanto l'amministrazione comunale di Catania ha già avviato le procedure per sospendere dal servizio, con effetto immediato, i vigili Longhitano e Topazio, non Campisi perché già in pensione.

Catania vuole il pool di manodopera

Commissario al lavoro col ministero per far fronte alla fine delle linee di Tirrenia

ALBERTO GHIARA GENOVA. Il commissario dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, Alberto Chiovelli, si è impegnato, se esistono le condizioni, affinché possa essere istituito il pool di manodopera, ex articolo 17 della legge 84, nei porti di Catania e Augusta. Per questo l'Authority sta effettuando una verifica con il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile. La richiesta di riportare l'articolo 17 sotto l'Etna era arrivata nelle scorse settimane dai sindacati, preoccupati per la continua perdita di posti di lavoro di aziende legate al sistema portuale. Dopo i 4 posti di lavori persi con la chiusura di New Ttlines e i 21 di Caronte e Tourist, il colpo più pesante è arrivato con la fine delle linee di Tirrenia in convenzione pubblica, la Ravenna-Catania e la Genova- Livorno-Catania-Malta. Questa decisione ha messo a rischio il posto di lavoro dei circa 70 dipendenti della società Cps, che gestiva sbarco e imbarco delle navi della compagnia del gruppo Moby. Nei giorni scorsi, la Fit Cisl di Catania ha incontrato il sottosegretario alle Infrastrutture, Giancarlo Cancelleri, chiedendo di sostenere l'istituzione dell'articolo 17 per creare un bacino di lavoratori che garantisca il mantenimento delle funzioni strategiche del sistema portuale, anche nell'ambito del progetto di Zes della Sicilia orientale. Per tamponare l'emergenza occupazionale del porto - hanno detto i rappresentanti della Cisl - sarebbe significativo il sostegno del sottosegretario Cancelleri per conto del governo nazionale. La situazione del lavoro nei porti italiani è al centro del dibattito in diversi scali. A Genova è emersa l'insoddisfazione del mondo imprenditoriale riguardo alle soluzioni che vengono adottate ogni anno per definire la tariffa delle chiamate della Compagnia unica. Alla lettera informale fatta pervenire al presidente dell'Autorità di sistema, Paolo Emilio Signorini, hanno risposto i lavoratori con uno sciopero del porto lo scorso 5 marzo, a cui sono arrivati attestati di solidarietà anche dai lavoratori di altri scali, come a esempio quelli di Napoli. A Cagliari, dove il rischio è che non riparta il terminal container, in discussione è la formazione dell'agenzia del lavoro per i circa 500 dipendenti dell'ex-Cict del gruppo Contship, sul modello di quanto avvenuto a Taranto e Gioia Tauro. A Livorno si discute della situazione dei lavoratori interinali che intervengono sui picchi dei picchi di lavoro, quando cioè non è sufficiente l'intervento degli articoli 17. Per loro è emersa una realtà fatta di contratti stipulati per un giorno e di precarietà totale. Secondo l'Ancip (associazione nazionale delle Compagnie imprese portuali, ossia appunto i pool di manodopera dei porti) la costituzione nei porti di Catania e Augusta di un nuovo articolo 17 va quantomeno valutata e approfondita. Aggiunge Ancip: Gli articoli 17 della legge 84/94 rappresentano la spina dorsale dei maggiori porti italiani e l'elemento imprescindibile di raccordo nella catena intermodale della logistica e in tanti porti si sono dimostrati uno strumento in grado di moderare i problemi di regolazione del mercato. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il Secolo XIX

Focus

Catania vuole il pool di camalli Frenata sui dragaggi a Venezia

ALBERTO GHIARA

Genova Il commissario dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, Alberto Chiovelli, si è impegnato affinché, se esistono le condizioni, possa essere istituito il pool di manodopera, ex articolo 17 della legge 84, nei porti di Catania e Augusta.

Per questo l' Authority sta effettuando una verifica con il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile. La richiesta di riportare l' articolo 17 sotto l' Etna è arrivata dai sindacati, preoccupati per la continua perdita di posti di lavoro di aziende legate al sistema portuale. Dopo i 4 posti di lavori persi di New Ttlines e i 21 di Caronte e Tourist, il colpo più pesante è arrivato con la chiusura delle linee di Tirrenia in convenzione pubblica, la Ravenna-Catania e la Genova-Catania-Malta. Questa decisione ha messo a rischio il posto di lavoro dei circa 70 dipendenti della società Cps (Catania port service), che gestiva le navi della compagnia del gruppo Moby.

Venezia, intoppo sui fondali Doccia scozzese per il porto di Venezia. Da un lato l' Autorità di sistema portuale ha annunciato il completamento dei lavori di dragaggio dell' accesso del canale Malamocco-Marghera fino a San Leonardo (30.000 metri cubi di fanghi conferiti all' isola delle Tresse). Dall' altro ha dovuto subire la decisione della commissione di Via del ministero della Transizione ecologica, che ha deciso di sottoporre a valutazione di impatto ambientale la realizzazione degli argini della restante parte del dragaggio, da San Leonardo a Porto Marghera (con lavori da 15 milioni di euro già assegnati). Gioia Tauro, sì al bilancio Il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile ha approvato il bilancio 2021 e il collegato Piano operativo triennale 2021-2023 dell' Autorità portuale di Gioia Tauro. Lo scalo è commissariato da circa sei anni e è rimasto l' unico in cui l' Autorità di sistema non abbia ancora sostituito il vecchio ente portuale.

Con questo bilancio, il commissario non si limita all' ordinaria amministrazione, ma cerca di dare una prospettiva ai porti sotto la gestione dell' ente. Su Gioia Tauro l' obiettivo è sostenere la competitività nel mercato del transhipment e assieme avviare l' intermodalità, grazie al recente avvio del gateway ferroviario. A Crotona gli investimenti serviranno a rafforzare la ricettività dello scalo, mentre a Corigliano si punta sulla nuova banchina per le crociere.

Taranto, nuove gru per Yilport Al San Cataldo container terminal (Scct) di Taranto, la società concessionaria Yilport ha messo in operatività la seconda delle due gru di banchina (o Sts; la prima è operativa dal principio dell' anno) e quattro gru a cavaliere da piazzale (Rmg). Con la consegna di queste gru, Scct prevede un aumento dei volumi di traffico già dalle prossime settimane.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Stop al dragaggio a Venezia Taranto, arrivano nuove gru

A Savona si torna a parlare dei contestati depositi per il bitume

ALBERTO GHIARA GENOVA. Doccia scozzese per il porto di Venezia. Da un lato l'Autorità di sistema portuale ha annunciato il completamento dei lavori di dragaggio dell'accesso del canale Malamocco- Marghera fino a San Leonardo (30.000 metri cubi di fanghi conferiti all'isola delle Tresse). Dall'altro ha dovuto subire la decisione della commissione di Via del ministero della Transizione ecologica, che ha deciso di sottoporre a valutazione di impatto ambientale la restante parte del dragaggio, da San Leonardo a Porto Marghera (con lavori da 15 milioni di euro già assegnati e 537 mila metri cubi di fanghi da rimuovere). Dobbiamo cambiare paradigma e superare inutili rallentamenti burocratici, ha detto Cinzia Zincone, provveditore interregionale alle opere pubbliche e commissario dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia. Per Venezia, la manutenzione ordinaria della profondità del canale Malamocco-Marghera significa poter accogliere il servizio diretto portacontainer con l'Estremo oriente che da due anni si è trasferito a Trieste. Yilport, 5 gru a Taranto Al San Cataldo container terminal (Scct) di Taranto, la società concessionaria Yilport ha messo in operatività la seconda delle due gru di banchina (o Sts; la prima è operativa dal principio dell'anno) e quattro gru a cavaliere da piazzale (Rmg). Con la consegna di queste gru, Scct prevede un aumento dei volumi di traffico già dalle prossime settimane. Nei prossimi mesi verranno consegnate altre Sts e Rmg. Attualmente toccano il terminal container due linee intramediterranee. Di Marco assolto Galliano Di Marco è stato assolto nel processo d'appello per i fanghi depositati nelle casse di colmata del terminal Sapir, nel porto di Ravenna quando era presidente della locale Autorità portuale, fra 2012 e 2016. La sentenza della corte d'appello di Bologna ha ribaltato la condanna di primo grado. Di Marco è oggi direttore generale di Venezia terminal passeggeri e vicepresidente dell'associazione Assiterminal. «Gioia, sprecati 2 milioni » Cinque parlamentari calabresi del M5S hanno chiesto il passaggio di aree del consorzio regionale Corap a Autorità portuale di Gioia Tauro e Rfi e denunciato ritardi: «A causa della mancata concessione dell'area del retroporto (di Gioia Tauro, ndr) all'Autorità portuale non sono stati spesi i 2 milioni di euro previsti per il 2020». Savona, torna il bitume? Dopo l'approvazione da parte dei ministeri delle Infrastrutture e dello Sviluppo economico di cinque serbatoi per il biodiesel alla Depositi Costieri, a Savona si torna anche a parlare di bitume. Il progetto sembrava congelato, ma la società che lo promuove, Bit, rilancia. «Il progetto - ha detto Massimo Perboni, presidente di Bit - non è mai tramontato ».



Bollettino Avvisatore Marittimo

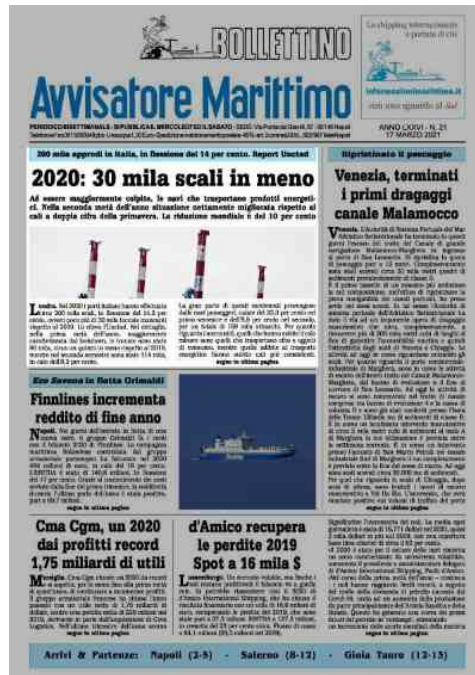
Focus

2020: 30 mila scali in meno

Ad essere maggiormente colpite, le navi che trasportano prodotti energetici. Nella seconda metà dell'anno situazione nettamente migliorata rispetto ai cali a doppia cifra della primavera. La riduzione mondiale è del 10 per cento

Londra. Nel 2020 i porti italiani hanno effettuato circa 200 mila scali, in flessione del 14,2 per cento, ovvero poco più di 30 mila toccate mancanti rispetto al 2019. Lo rileva l'Unctad. Nel dettaglio, nella prima metà dell'anno, maggiormente caratterizzata dal lockdown, le toccate sono state 86 mila, circa un quinto in meno rispetto al 2019, mentre nel secondo semestre sono state 114 mila, in calo dell'8,2 per cento. La gran parte di questi movimenti provengono dalle navi passeggeri, calate del 23,3 per cento nel primo semestre e dell'8,9 per cento nel secondo, per un totale di 169 mila attracchi.

Per quanto riguarda i mercantili, quelli che hanno subito il calo minore sono quelli che trasportano cibo e oggetti di consumo, mentre quelle adibite al trasporto energetico hanno subito cali più consistenti. (Tra parentesi l'andamento dei due semestri): Cisterniere 9 mila (-3,5% e -6,4%) Portacontainer 8 mila (-4,6% e -1,3%) Rotabili 9 mila (-11,5% e -2,2%) Merci generali 6 mila (-17,8% e -8,8%) Rinfusiere 1,811 (-19% e -10,2%) Tanker 908 (-32% e -4,7%) In tutto il mondo gli scali sono calati del 10,4 per cento, per un totale di 3,91 milioni di toccate, circa 450 mila in meno rispetto al 2019. Semestralmente il calo di equivale: 1,86 milioni di scali nella prima metà (-10,9%) e 2,04 milioni nella seconda metà (-10%). In Europa gli scali sono stati 1,95 milioni, in calo dell'11,1 per cento.



Porti:Giovannini, studio con Mite su risorse in tema motori navi

Dopodomani incontro con presidenti Autorità

Sul tema dei porti e delle città inquinate dall' uso dei motori delle navi "stiamo dedicando molta attenzione, in collegamento con il Mite, per capire se ci sono risorse aggiuntive per potenziare questo intervento". Lo ha detto il ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini rispondendo in audizione. Più in generale sui porti, il ministro ha detto che dopodomani incontrerà i presidenti delle Autorità portuali "con i quali stabilirò un rapporto continuo per aiutarli nel loro lavoro e il Ministero ad accelerare i percorsi". (ANSA).



Infrastrutture, Giovannini: Servono investimenti straordinari. Al via commissione per velocizzare iter opere

Roma Sulle infrastrutture c'è la necessità di investimenti straordinari anche per evitare che accadano disastri come quello del Ponte Morandi. Gli investimenti in infrastrutture portano benefici per il sistema economico ma anche per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra e di decarbonizzazione. È quanto ha affermato il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, in audizione alla Camera sul Pnrr. In queste ore ha annunciato Giovannini è stata costituita una commissione per la semplificazione dei processi amministrativi per la realizzazione delle opere infrastrutturali, con la partecipazione del Consiglio di Stato, della Corte dei conti, dell'Anac e del ministero della Pubblica amministrazione. La commissione ha spiegato il ministro avrà il compito di arrivare in tempi rapidi a una serie di proposte che poi verranno presentate all'esame degli stake holder. Se non comprimiamo i tempi in modo straordinario ha avvertito Giovannini non vedremo i fondi europei perché non riusciremo a completare le opere per il 2026. Il ministro ha anticipato che il MIMS ha allo studio una commissione per nuove forme di finanziamento per opere sostenibili, con il coinvolgimento della Banca europea degli investimenti che vedrà la partecipazione anche di esperti internazionali. Parlando di Alitalia Giovannini ha sottolineato che la possibile interazione intermodale dei servizi tra la newco Ita e le Fs è una pista su cui bisognerà lavorare perché in altre parti del mondo lo stanno facendo. Non c'è dubbio che è un tema su cui Ita e le Ferrovie ragioneranno in futuro. Riguardo al Ponte sullo Stretto di Messina il ministro ha detto che la commissione tecnica sul collegamento veloce tra la Sicilia e la Calabria sta lavorando per ultimare il rapporto. A breve ha fatto sapere il ministro avrà un incontro con la commissione, poi il lavoro verrà sottoposto al dibattito pubblico.



Recovery Plan, Mattioli: Trasporto marittimo dimenticato. Tirrenia: Bene le gare su continuità territoriale

Roma Fino ad oggi il Recovery Plan ha dimenticato il trasporto marittimo per tutto quello che è necessario per arrivare alla transizione ecologica. E' quanto afferma all'Ansa il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, in vista dell'incontro di domani al ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili. Abbiamo una convocazione per la pre-illustrazione del progetto che dovrà essere portato in Europa entro aprile. I quattro dicasteri interessati stanno lavorando in maniera importante, vedremo, aggiunge il presidente di Confitarma. A oggi non ci sono fondi a sostegno dello sviluppo dell'idrogeno nell'ambito del trasporto marittimo spiega Mattioli tutto il sostegno è sul trasporto terrestre, stradale e ferroviario. Nulla sul trasporto locale sul mare e non c'è moltissimo neppure sui porti: i progetti della diga di Genova e la piattaforma di Trieste e il cold ironing, l'elettrificazione delle banchine che genericamente prevede 1,3 miliardi. Abbiamo chiesto che vengano individuati i porti in cui è necessario fare questi investimenti e, come hanno fatto le nazioni europee, sia sovvenzionato non solo il lato banchine ma anche l'investimento che deve essere fatto sulle navi. E poi il cold ironing costa più che utilizzare il gasolio: in Scandinavia il governo ha sovvenzionato la differenza fra il costo dell'utilizzo del gasolio e quello derivante dall'uso dell'infrastruttura a terra per alimentare la nave in porto. Mattioli osserva che se è vero che il 90% delle merci nel mondo è trasportato via mare, devo mettere in condizioni questa industria di partecipare alla transizione ecologica in maniera strutturata E poi servono riforme, sburocratizzazione e utilizzo della digitalizzazione. L'Europa ha detto che se entro il 2026 non cantieriamo le opere non ci danno i soldi. Senza riforme e un salto culturale nel 2026 rischiamo di essere un Paese distrutto: avremo fatto investimenti sulla base del Recovery plan e poi quei soldi non ce li daranno, avverte Mattioli. In merito al caso Tirrenia, il presidente ribadisce una posizione già nota: Siamo contrari a quanto era stato fatto fino ad oggi con la sovvenzione a Tirrenia: un unico concessionario che aveva il monopolio derivante dalla convenzione sulla continuità territoriale. Abbiamo sempre sostenuto un modello diverso. Oggi c'è un mercato aperto e l'hanno capito anche l'Autorità di regolazione dei trasporti e il ministero che hanno avviato gare in cui non si parla più di sovvenzione ma di avere il diritto a operare durante il periodo estivo, più ricco, solo nel momento in cui la compagnia copre senza costo per lo Stato anche il periodo invernale. La posizione dell'associazione è quindi favorevole allo spaccettamento, ora che è partito il nuovo corso della continuità territoriale marittima post-convenzione pubblica con le gare per affidare i collegamenti marittimi di persone e merci per le diverse tratte. Dobbiamo vedere cosa succederà continua Mattioli ma quello che sosteniamo è che il residente (sulle isole, ndr) deve avere la possibilità di scegliere come muoversi, per cui la sovvenzione deve andare a lui e non alla compagnia di navigazione. L'idea è il modello spagnolo che prevede non sovvenzioni alle compagnie ma un contributo diretto all'utenza, passeggeri e autotrasportatori. Oggi è stata fatta una gara che non prevede esborso economico per lo Stato, ma se dovesse prevederlo noi chiediamo che le sovvenzioni siano legate alle rotte dove c'è davvero una necessità importante, conclude Mattioli.



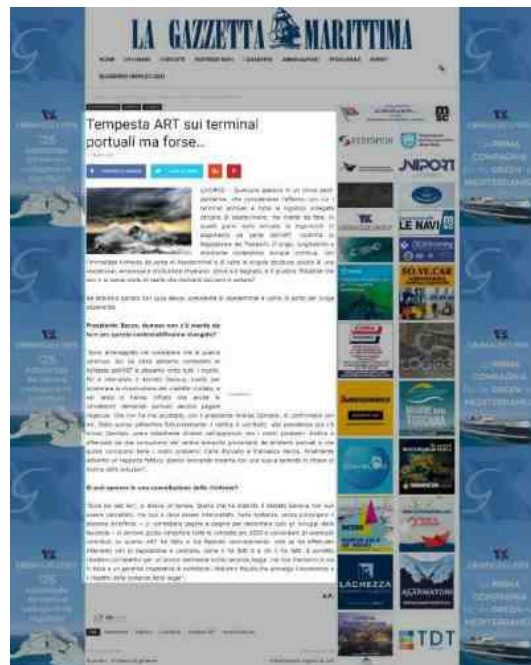
Infrastrutture urgenti al via?

ROMA Conviene toccar ferro: ma secondo le dichiarazioni di queste ore del ministro alle Infrastrutture e mobilità sostenibile (ex MIT) professor Enrico Giovannini, è pronto il decreto che metterà in azione i commissari nominati dal suo predecessore, Paola De Micheli, per le infrastrutture urgenti. Tra le quali, come noto, ci sono tre interventi portuali: Darsena Europa a Livorno, nuova diga a Genova e polo cantieristico a Palermo. Nel complesso le opere soggette al commissariamento sono: 14 infrastrutture stradali, 16 infrastrutture ferroviarie, una metropolitana (la metro linea C di Roma), 12 infrastrutture idriche, 3 infrastrutture portuali, 12 infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza. Le 58 opere hanno finanziamenti già disponibili pari a circa 40 miliardi di euro, a fronte di un costo complessivo di 66,1 miliardi. Di questi, 26,9 miliardi sono destinati a infrastrutture localizzate al Sud, 21,6 miliardi per interventi situati al Nord e 17,6 miliardi sono indirizzati a opere nel Centro Italia. 46 miliardi di euro sono destinati alla realizzazione di opere ferroviarie, 10,8 a infrastrutture stradali, 5,8 miliardi per il trasporto rapido di massa, 1,7 miliardi per le infrastrutture portuali, 1,2 miliardi per le opere idriche e 538 milioni per presidi di pubblica sicurezza. I criteri utilizzati per l'individuazione delle opere da realizzare con il commissariamento tengono conto della complessità progettuale o esecutiva, ma anche del loro impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale e locale. Le infrastrutture da commissariare, previste nel DPCM, sono in gran parte contenute nel documento di pianificazione strategica Italia Veloce', allegato al Documento di Economia e Finanza 2020, che ha definito un quadro di interventi strategici e prioritari per lo sviluppo del Paese. Alcune di queste opere sono anche inserite nella proposta del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Giovannini ha anche aggiunto che il suo dicastero sta predisponendo anche una seconda lista di opere urgenti, da avviare al più presto.



Tempesta ART sui terminal portuali ma forse

LIVORNO Qualcuno sperava in un rinvio post-pandemia, che considerasse l'affanno con cui i terminal portuali e tutta la logistica collegata cercano di sopravvivere: ma niente da fare, in questi giorni sono arrivate le ingiunzioni di pagamento da parte dell'ART, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il lungo, lunghissimo e stremante contenzioso dunque continua, con l'immediata richiesta da parte di Assoterminal e di tutte le singole strutture colpite di una sospensiva. Amarezza e disillusione imperano: piove sul bagnato, è il giudizio. Possibile che non ci si renda conto di realtà che rischiano davvero di saltare? Ne abbiamo parlato con Luca Becce, presidente di Assiterminal e uomo di porto per lunga esperienza. Presidente Becce, dunque non c'è niente da fare per questa contestabilissima stangata? Sono amareggiato nel constatare che la guerra continua. Sin da 2018 abbiamo contestato le richieste dell'ART e abbiamo vinto tutti i ricorsi. Poi è intervenuto il decreto Genova, quello per accelerare la ricostruzione del viadotto crollato, e nel testo ci hanno infilato che anche le concessioni demaniali portuali devono pagare l'Agenzia. Che non ha mai accettato, con il presidente Andrea Camanzi, di confrontarsi con noi. Dallo scorso settembre fortunatamente il vertice è cambiato: alla presidenza ora c'è Nicola Zaccheo, uomo totalmente diverso nell'approccio con i nostri problemi. Inoltre è affiancato da due componenti del vertice entrambi provenienti da ambienti portuali e che quindi conoscono bene i nostri problemi: Carla Roncallo e Francesco Parola. Finalmente abbiamo un rapporto fattivo: stiamo lavorando insieme con una nuova serenità in chiave di ricerca delle soluzioni. Si può sperare in una cancellazione delle richieste? Dura lex sed lex, si diceva un tempo. Quello che ha stabilito il decreto Genova non può essere cancellato, ma può e deve essere interpretato. Nella sostanza, senza prolungare il discorso all'infinito ci vorrebbero pagine e pagine per raccontare tutti gli sviluppi della faccenda ci sembra giusto cancellare tutte le richieste pre 2020 e concordare gli eventuali contributi su quanto ART ha fatto e sta facendo concretamente: cioè se ha effettuato interventi veri di regolazione e controllo, come li ha fatti e a chi li ha fatti. È corretto chiedere corrispettivi per un lavoro realmente svolto secondo legge, ma non riteniamo lo sia in base a un generico imperativo di contributo. Abbiamo fiducia che prevalga il buonsenso e il rispetto della sostanza della legge. A.F.



Lo shipping italiano cerca sovranità

Manca una politica industriale, mentre sui mercati si abbatte la tempesta perfetta

ALBERTO GHIARA GENOVA. Innovazione e una politica industriale e logistica: sono le due ricette per il rilancio dell'economia dei trasporti emerse dal convegno online Chi controlla la logistica italiana, che si è tenuto all'interno dell'evento Shipping forwarding logistics meet industry, organizzato da Confetra, Alsea e International Propeller clubs. Secondo Marco Migliorelli, vicepresidente di Confetra, «la logistica è un moltiplicatore di valore, ma quella italiana subisce diversi condizionamenti. Il ruolo degli operatori logistici ha bisogno di crescere e per questo servono campioni nazionali, politiche di connessione materiale e immateriale che tengano conto delle diverse tipologie di merce, piani strategici di sviluppo logistico che tengano conto di bisogni primari come l'ambiente, il superamento di una burocrazia asfissiante e delle difformità nell'applicazione delle norme, lo sdoganamento della cultura logistica oltre i soliti ambiti ristretti, il superamento del franco fabbrica e il raggiungimento dell'interoperabilità fra dogana e industria con il supporto degli operatori logistici. Quest'ultima condizione non si verifica ancora perché deve decollare lo Sportello unico e perché fra le aziende produttrici è ancora

bassissima la diffusione dell'Aeo, operatore economico autorizzato». Secondo Sergio Bologna, presidente di Aiom, la possibilità di avere un campione logistico nazionale è stata persa ormai da 20 anni e occorre concentrarsi su altro. «Uno studio del 1992 - ha spiegato Bologna - mostrava l'entrata sul mercato di operatori come a esempio Tnt, FedEx, Dhl, che hanno messo in minoranza la logistica europea, come avviene oggi con Amazon. Quella prima ondata di cambiamento ha portato le Poste olandesi a comprare Tnt e quelle tedesche Dhl. Gli italiani non hanno saputo reagire, tanto che un possibile campione nazionale, Saima Avandero, nel 1999 è stato ceduto ai belgi. Oggi quindi è inutile parlare di campione nazionale, a meno che non si pensi che Cassa depositi e prestiti compri un operatore europeo di grandissime dimensioni. Lo stesso discorso si può fare sul franco fabbrica: la preoccupazione per la sua diffusione è giusta, ma il problema è come viene trattato il rapporto fra fornitore di servizi logistici e il suo cliente industriale. Da questo punto di vista in Italia negli ultimi anni c'è stato un miglioramento. Ma se abbiamo una subalternità logistica come sistema Paese è perché se da 30 anni non abbiamo neanche una politica industriale, per questo vediamo operazioni come Stellantis e Stx-Fincantieri, tanto meno abbiamo una politica per la logistica». Nel quadro dello stesso evento, alla sessione sulla Cyberlogistica è intervenuto Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, che ha sottolineato come «nel settore dello shipping, che non ha fama di essere sensibile all'innovazione, dopo anni di stasi qualcosa ha cominciato a muoversi». Proprio dall'innovazione, quindi, può arrivare una spinta, anche se il cambiamento avviene in un momento difficile. «Sembra - ha notato Pitto - che siamo di fronte a una nuova era di digitalizzazione dello shipping. Dal 2012 nel mondo sono stati investiti almeno 3,3 miliardi di euro in questo campo, con recupero di efficienza e la nascita di nuovi modelli di business». Ma proprio in questo momento di cambiamento e di digital disruption, «i nostri colleghi dell'industria sono colpiti da una physical disruption, una tempesta perfetta, con disservizi che hanno messo in ginocchio la logistica mondiale». Pitto elenca i punti critici che il settore sta subendo: «Costi alle stelle, con noli quadruplicati rispetto al 2020; congestione (nel porto di Los Angeles si sono contate in questi giorni 19 navi in rada con tempi di attesa di 7-8 giorni); inaffidabilità dei servizi: tre navi su quattro non arrivano puntuali. Quindi da un lato abbiamo la digitalizzazione, ma dall'altro siamo caduti nel caos». Quali



sono le soluzioni? «Pricing dinamico in base alle condizioni di mercato, capacità di forecasting, trasparenza nella spedizione, a esempio con gli smart container, capacità di collaborazione».

