



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 20 marzo 2021**



Prime Pagine

20/03/2021	Corriere della Sera	7
<hr/>		
20/03/2021	Il Fatto Quotidiano	8
<hr/>		
20/03/2021	Il Foglio	9
<hr/>		
20/03/2021	Il Giornale	10
<hr/>		
20/03/2021	Il Giorno	11
<hr/>		
20/03/2021	Il Manifesto	12
<hr/>		
20/03/2021	Il Mattino	13
<hr/>		
20/03/2021	Il Messaggero	14
<hr/>		
20/03/2021	Il Resto del Carlino	15
<hr/>		
20/03/2021	Il Secolo XIX	16
<hr/>		
20/03/2021	Il Sole 24 Ore	17
<hr/>		
20/03/2021	Il Tempo	18
<hr/>		
20/03/2021	Italia Oggi	19
<hr/>		
20/03/2021	La Nazione	20
<hr/>		
20/03/2021	La Repubblica	21
<hr/>		
20/03/2021	La Stampa	22
<hr/>		
20/03/2021	Milano Finanza	23
<hr/>		

Trieste

20/03/2021	Il Piccolo Pagina 10	<i>DIEGO D' AMELIO</i>	24
<hr/>			
20/03/2021	Il Piccolo Pagina 25	<i>LILLI GORIUP</i>	26
<hr/>			
20/03/2021	Il Piccolo Pagina 19	<i>DIEGO D' AMELIO</i>	27
<hr/>			

19/03/2021	Ansa		28
Piattaforma: approda la prima nave a Trieste			
19/03/2021	Corriere Marittimo		29
Trieste Piattaforma Logistica, in arrivo la prima nave ro-ro			
19/03/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	30
APPRODA DOMANI LA PRIMA NAVE ALLA PIATTAFORMA LOGISTICA DI TRIESTE - HHLA PLT ITALY			
19/03/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	31
Primo scalo commerciale presso HHLA PLT Italy a Trieste			
19/03/2021	Informare		32
Domani diventerà operativa la Piattaforma Logistica di Trieste			
19/03/2021	Informatore Navale		33
Primo scalo commerciale presso "HHLA PLT Italy" a Trieste			
19/03/2021	Informazioni Marittime		34
Porto di Trieste, domani il primo scalo nel terminal HHLA PLT Italy			
20/03/2021	La Gazzetta Marittima		35
Porto Franco internazionale ed extradoganalità territoriale			
19/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	36
Prima nave alla Piattaforma Logistica di Trieste			
19/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	37
Attesa prima nave alla HHLA PLT Italy			
19/03/2021	Sea Reporter		38
La nave "Ulusoy 14" attraccherà per la prima volta al terminal HHLA PLT Italy			
19/03/2021	Ship Mag		39
Approda domani la prima nave RO-RO alla Piattaforma Logistica di Trieste			
19/03/2021	Shipping Italy		40
Barbera è il nuovo a.d. di Hhla Plt Italy. Arriva dall'Imt Terminal di Genova			
19/03/2021	Shipping Italy		41
Al via con la prima nave di Ulusoy Sealines la Piattaforma Logistica di Trieste			

Venezia

20/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 8	<i>E. P.</i>	42
Crociere sì e hotel no, l'ira degli albergatori				
19/03/2021	Informatore Navale			43
PORTO DI VENEZIA, INSEDIATO NUOVO COMITATO DI GESTIONE E RICONOSCIUTA RIDUZIONE DEI CANONI DEMANIALI A OPERATORI				
19/03/2021	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	44
Porto di Venezia, insediato nuovo comitato di gestione				

Savona, Vado

20/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 24	<i>GIOVANNI VACCARO</i>	45
Piano del porto, il Comune di Vado dice sì: meno tir dentro alla città				
20/03/2021	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 39		46
Piano portuale il Consiglio dà il via libera alle modifiche				
19/03/2021	Il Vostro Giornale			47
Pianificazione strategica di Porto Vado, il Comune dice sì: "Avremo viabilità tir slegata da quella per le auto"				
19/03/2021	Savona News			48
Vado, al vaglio in consiglio il documento di pianificazione portuale. Sindaco Giuliano: "La viabilità vadese cambierà volto"				

Genova, Voltri

20/03/2021	Il Secolo XIX	Pagina 17		49
La Liguria in pressing per la ZIs				

19/03/2021	Genova Post	<i>Redazione</i>	50
Porto di Genova: Signorini, Bucci e Toti spingono per la zona logistica semplificata			
19/03/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	51
Firmata la nota congiunta da AdSP, Regione Liguria e Commissario Straordinario per sollecitare il Governo a dare avvio all' operatività della nuova Zona Logistica Semplificata 'Porto e Retroporto di Genova'			
19/03/2021	Informazioni Marittime		52
Genova: porto, Regione e Comune premono per la nascita della Zona Logistica Semplificata			
19/03/2021	Sea Reporter		53
Firmata nota congiunta per avvio ZLS 'Porto e Retroporto di Genova'			
19/03/2021	Ship Mag		54
Genova: Signorini, Bucci e Toti spingono per la Zona Logistica Semplificata			
19/03/2021	Shipping Italy		55
Porto e istituzioni di Genova in pressing per avere la Zona Logistica Semplificata			
19/03/2021	Ansa		56
Porti: Genova, via libera della giunta al piano strategico Authority			
19/03/2021	BizJournal Liguria		57
Genova, la giunta approva il documento di pianificazione strategica dell' Adsp			
19/03/2021	Genova Post	<i>Redazione</i>	59
Porto di Genova, il Comune approva il documento di pianificazione strategica			
19/03/2021	larepubblica.it (Genova)	<i>Massimo Minella</i>	61
Porto di Genova, via libera dal Comune al piano strategico dell' authority			
20/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 16	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	63
San Giorgio, asse con Grimaldi Tornano i passeggeri al terminal			
20/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 16	<i>GENOVA; A. QUA.</i>	65
«La lettera degli operatori? Sono opinioni infondate»			
19/03/2021	Informazioni Marittime		66
Sicurezza sul lavoro, al Terminal San Giorgio dimezzati gli incidenti			
19/03/2021	Ship Mag		67
Sicurezza, Terminal San Giorgio: oltre il 50 per cento in meno di infortuni sul lavoro nel 2020			

Ravenna

20/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 55		68
Nel porto c' è spazio per un polo chimico-farmaceutico			
19/03/2021	Ravenna Today		69
Ravenna Coraggiosa chiede all' Autorità Portuale di studiare un progetto di "Green Port"			
19/03/2021	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	70
Lettera aperta al Presidente di Autorità Portuale perchè il Porto di Ravenna diventi "Green"			
20/03/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 16		71
IL MORO HA TRASLOCATO			
20/03/2021	Il Resto del Carlino Pagina 18		72
Il 'Moro' diventa un monumento di Ravenna			
20/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 45		73
Il Moro si avvicina al cuore della città			
19/03/2021	Lugonotizie	<i>Redazione</i>	74
Darsena di Ravenna. Il Moro di Venezia III è ora in Testata Candiano			
19/03/2021	Ravenna Today		75
Il Moro di Venezia approda in Darsena. De Pascale: "Tutti potranno ammirare la mitica imbarcazione"			
19/03/2021	Ravenna24Ore.it	<i>Ibolognesi</i>	76
Il "Moro di Venezia" spostato nella testata della Darsena: le FOTO			
19/03/2021	ravennawebtv.it		77
Giornata storica per Ravenna: il Moro di Venezia è stato spostato nella nuova sede in testa alla Darsena			

Marina di Carrara

20/03/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 26	78
Irregolarità, la Capitaneria blocca una nave in porto		

Livorno

20/03/2021	Il Tirreno Pagina 13	<i>MAURO ZUCHELLI</i>	79
Industria e logistica dentro la stessa casa Ecco l'ecosistema-porto			
19/03/2021	Informare		80
Nuove nomine al Comitato di gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale			
19/03/2021	Informazioni Marittime		81
Quasi completo il Comitato di gestione del sistema portuale di Livorno			
19/03/2021	Informazioni Marittime		82
ZLS, digitale, sostenibilità, Guerrieri presenta le priorità del sistema portuale di Livorno			
19/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	83
Bonciani: "Prepararsi al futuro del porto"			
19/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	84
Prende forma la nuova AdSp MTS			
19/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	85
Giani: Livorno porto di riferimento internazionale			
19/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Veziro Benetti</i>	86
Guerrieri presenta le priorità dell'Ente			
19/03/2021	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	87
Le versioni di Guerrieri			
20/03/2021	La Gazzetta Marittima		88
Guerrieri alla guerra delle cozze			

Piombino, Isola d' Elba

20/03/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 17	89
L' agenda di Guerrieri: «Avvicinare i porti al sistema produttivo»		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

20/03/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	90
Porto, l' Authority punta ad approvare un doppio bilancio		
20/03/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 4	91
«Conti in pareggio entro il 2021»		
19/03/2021	CivOnline	92
Adsp, il presidente Musolino pronto a portare i conti in pareggio già nel 2021		
19/03/2021	CivOnline	93
Camilli (Unindustria): "Va dato supporto al presidente dell' Adsp Musolino"		
20/03/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 4	94
Tratta per Cagliari: nuova proroga		

Napoli

20/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	95
Porti Campania, Comitato di gestione completo e pronto		

19/03/2021	Informazioni Marittime	96
Completato il Comitato di gestione dei porti di Napoli e Salerno		

Taranto

20/03/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 42	97
Piloti di porto, nuovo comandante		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

20/03/2021	La Gazzetta Marittima	98
Gioia Tauro ok al bilancio dell'AP		

Cagliari

19/03/2021	Informatore Navale	99
AdSP del Mare di Sardegna - Conclusa positivamente la prima fase di demolizione dei silos del porto di Cagliari		

19/03/2021	Ship Mag	100
Conclusa con successo la prima fase di demolizione dei silos nel porto di Cagliari / Il video		

Palermo, Termini Imerese

19/03/2021	Eco del Sud	<i>La Redazione</i> 101
"Recovery Palermo", si mobilita la Cgil		

Focus

20/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	102
Carfagna annuncia 600 mln per le Zes		

19/03/2021	Informazioni Marittime	103
Una Conferenza quindicinale delle autorità portuali. Per darle un senso		

19/03/2021	Shipping Italy	104
Una ricerca Nomisma rivela quanto costa e quanto restituisce all'Italia il trasporto marittimo		

19/03/2021	Shipping Italy	106
Confetra: Al Governo proponiamo un patto: semplificazioni in cambio di investimenti green		

19/03/2021	Ansa	107
Crociere: Msc riparte anche nel Regno Unito		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Cassino
Omicidio di Serena Mollicone
Processo al via dopo 20 anni
di **Fulvio Fiano**
a pagina 18



Domani in edicola
Il ricordo del riccio
nel racconto di Veronesi
e le parole dei poeti
nel supplemento **la Lettura**
già oggi nell'App



La prima conferenza stampa: o il coordinamento Ue funziona o si va da soli. Riparte bene la campagna: solo il 10% di disdette

Draghi: più fondi e più in fretta

Via libera al decreto Sostegni: «Mi vaccinerò con AstraZeneca». Scontro sul condono fiscale

UN TRAUMA SALUTARE

di **Massimo Franco**

Non si può dire che sia stato un esordio timido. La prima conferenza stampa di Mario Draghi, dopo settimane di silenzio apprezzato o criticato, ha mostrato un presidente del Consiglio sicuro, rassicurante e a tratti ironico. Molto più a suo agio di fronte alle domande, a tutte le domande, di quanto si potesse immaginare. Pronto a vaccinarsi con AstraZeneca, dopo che lo ha già fatto il figlio a Londra. Consapevole delle difficoltà e della parzialità nella distribuzione degli aiuti. E molto sintetico.

continua a pagina 34

IL RISPETTO PER L'ETÀ

di **Roberto Gressi**

Chi ha più di ottanta e più di settanta anni ha pagato il prezzo più alto a questa pandemia, lo sa bene soprattutto il Nord del Paese. Il rispetto per gli anziani che il virus non ha avuto è però legittimo aspettarcelo da chi ha il dovere di alzare le difese e di mettere in sicurezza, per primi, quelli che rischiano di più, i più fragili. Nel percorso faticoso dei vaccini è l'obiettivo più giusto e ragionevole, che però colpevolmente, nel fai da te delle Regioni, si va perdendo.

continua a pagina 6

Approvato il decreto Sostegni e prima conferenza stampa di Draghi. L'obiettivo: «Più soldi a tutti e in fretta».

da pagina 2 a pagina 11

INTERVISTA CON SALVINI
«Diciamo no ai multati a vita»

di **Marco Cremonesi**



Entro aprile, dice Matteo Salvini, sulle cartelle fiscali si cambia. «No ai multati a vita. Il premier? Concorda».

a pagina 6

GIANNELLI



LA GUIDA

LE MISURE

Imprese, tasse, scuola Ecco le nuove regole

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

Imprese, lavoro, fisco, scuola, ecco che cosa cambia con il decreto Sostegni approvato dal Consiglio dei ministri. Condono per le cartelle sotto i 5 mila euro e fino a 30 mila euro di reddito. Dall'8 aprile, contributi alle imprese con il 30% in meno dei ricavi, aiuti per 11 miliardi.

alle pagine 4 e 5

In tribunale La testimonianza di Maddox, 19 anni, nella causa con Jolie



Angelina Jolie, 45 anni, e Brad Pitt (57), dopo dodici anni assieme si sono separati nel 2016 e sono al centro di una battaglia legale

Il figlio contro Brad Pitt: rifiuto il suo cognome

di **Chiara Maffioletti**

Nella battaglia legale per il divorzio tra Angelina Jolie e Brad Pitt ha testimoniato il figlio igemne della coppia. Maddox avrebbe accusato il padre, raccontando del rapporto conflittuale fino ad arrivare al punto di chiedere la cancellazione del cognome.

a pagina 47

IL CASO «VOIUNA MINACCIA». «INTERFERITE»

Il vertice show delle accuse incrociate tra Usa e Cina

di **Guido Santavecchi** e **Giuseppe Sarcina**

Accuse reciproche tra Stati Uniti e Cina nel corso del primo vertice ad Anchorage in Alaska. Il segretario di Stato Usa Antony Blinken ha accusato Pechino di «minare la stabilità mondiale» con le sue azioni, citando il caso di Hong Kong, i cyber attacchi e la questione di Taiwan. La Cina ha replicato accusando Washington di «abusare della nozione di sicurezza nazionale per ostacolare i normali scambi commerciali e incitare gli attacchi contro Pechino».

a pagina 14

LA CONDANNA PER LA POPOLARE DI VICENZA
Sei anni e mezzo a Zonin

di **Federico Nicoletti**

a pagina 21



IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La sera in cui il poliziotto Nino Agostino fu ammazzato per strada con la moglie incinta, Vincenzo decise che non si sarebbe più tagliato la barba fino a quando un tribunale di questo Stato non avesse punito chi gli aveva ucciso il figlio, la nuora e il nipotino. Era il 5 agosto 1989. Per trentadue anni la barba di papà Vincenzo è cresciuta giorno dopo giorno, depistaggio dopo depistaggio (si ipotizzò persino una risibile pista passionale) e strage dopo strage: ai funerali di Nino c'erano tutti i futuri caduti, da Falcone a Borsellino. Intanto la barba di Vincenzo cresceva e, crescendo, si imbiancava. Diventava un simbolo: la misurazione lampante della lentezza e delle opacità di un sistema. Andando anche oltre la mafia e i segreti di Stato, quella foresta di peli ha

Il rasoio della Giustizia



finalito per rappresentare idealmente tutti gli italiani in attesa di giustizia: penale, civile, amministrativa. Se ciascuno di loro (e ci limitiamo ai maschi) si fosse fatto crescere la barba dal giorno in cui era precipitato nel labirinto dei tribunali e dei misteri, adesso il nostro sarebbe il Paese dei barbudos.

Ieri, Festa del Papà, è arrivata la prima sentenza. Engastolo per un mafioso, Nino Madonia, e rinvio a giudizio per altri due. Vincenzo era lì, ma dopo non è andato dal barbiere. Ha detto che lo farà solo quando tutti avranno pagato e ogni cosa sarà finalmente illuminata. Non saprei dire se in lui mi emoziona di più la costanza o l'ottimismo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



10320
9 771120 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 CD Milano



Due parlamentari di **Italia Viva** rientrano nel **Pd**, ma forse sono di più. Caduto Conte, i **"responsabili"** ritornano buoni e la **transumanza** può ripartire a razzo



Sabato 20 marzo 2021 - Anno 13 - n° 78
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

RIPARTONO I VACCINI

Astrazeneca ok, ma ora la Ue va in ordine sparso



○ CALAPÀ E MANTOVANI A PAG. 6 - 7

BASTA TRASFORMISMI

Il piano di Letta punta alla cassa dei voltagabbana

○ SALVINI A PAG. 8 - 9

ATTACCO AL TROJAN

Intercettazioni, parte l'imboscata di Azione (e B.)

○ A PAG. 15

POPOLARE DI VICENZA

Sei anni a Zonin, ma lo salverà la prescrizione

○ PIETROBELLI A PAG. 12

ACQUISITO L'AUTORE

Ai francesi piace De Sade: ritorno alla bibliothèque

» Riccardo Antonucci e Luana De Micco

Il marchese De Sade lo redasse negli anni di prigionia, lasciandolo incompiuto. Ora, a oltre due secoli dalla sua concezione dopo lunghe peripezie, il manoscritto delle 120 giornate di Sodoma, il romanzo "più impuro mai scritto" come lo definì il suo autore, sta per trovar posto nelle teche della Biblioteca Nazionale di Francia (BnF). Un rotolo di fogli incollati lungo 12 metri.
A PAG. 19



DL SOSTEGNI CONFERENZA STAMPA CON 150 MINUTI DI RITARDO

Draghi ammette: "Sì, è un condono"



ANCHE LUI DI SERA
VORREBBE SANARE SOLO LE CARTELLE INFRA-3MILA EURO. MA POI VINCONO I PARTITI, LEGA IN TESTA: IL TETTO RESTA A 5MILA. DL COPIATO DAL RISTORI. IL MES? "NON È PRIORITÀ"

○ DE RUBERTIS, DI FOGGIA, MARRA E PALOMBI A PAG. 2, 3 E 4

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** La satira di S. Mario a pag. 7 • **Lerner** Israele, addio sinistra a pag. 17
- **Barbacetto** 7 domande sull'Eni a pag. 11 • **Valentini** Media e vaccini a pag. 11

GOVERNO La settimana nera I dati di Ghisleri, Noto e Masia

La luna di miele è finita: i sondaggi ora scendono

■ A poco più di un mese dall'insediamento sono in calo sia la fiducia nel nuovo governo (sotto il 50% per tutti i sondaggi) sia quella nell'ex presidente della Bce: mediamente di 5 punti

○ RODANO A PAG. 5



La cattiveria
Decreto Sostegni, stralcio delle cartelle fino a 5.000 euro. Salvini ora ne deve 48.995.000
WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

ISRAELE VERSO IL VOTO
Netanyahu è pronto a rivincere: vuole fare il premier a vita



CHE C'È DI BELLO
Il batterista sordo, Leonardo in giallo, Capote e la Merini

○ DA PAG. 20 A 23

○ SCUTO A PAG. 16 - 17

9 settimane e mezzo

» Marco Travaglio

No, dà, sarà uno scherzo, non può essere vero. La maggioranza di *extralarge* intese impiega due mesi a fotocopiare e ritoccare il dl Ristori scambiandolo per nuovo solo perché lo chiama Sostegni; e poi, proprio sul filo di lana, si blocca per altre 3 ore. Il Governo dei Migliori litiga su un condonetto come un qualsiasi governo dei peggiori. Il premier Migliore convoca la stampa per la prima volta in un mese alle 17.30 e poi si presenta alle 20 col favore delle tenebre e a favore di tg, come il Conte Casalino (avvertire Mieli). Intanto il suo staff s'arrampica sugli specchi delle nuove misure anti-Covid (al posto del decreto Draghi e del Dpcm Draghi in scadenza il 6 aprile) per trovare strumenti normativi diversi dal Dpcm: sennò poi dicono che è tutto come prima e Casese s'incazza (e, tra i Casesi che s'incazzano e i giornali che svolazzano, sono cassi). Così si pensa a un secondo decreto. Ma c'è un problema: essendo impossibile convertire in legge il primo di Draghi entro il 6, farne un secondo che assorbe e supera il primo significa impedire al Parlamento di discutere il primo e passare al secondo, sempreché si faccia in tempo a discutere il secondo prima che sia sostituito dal terzo, *ad libitum*. Perciò il governo dei peggiori faceva un decreto e poi vari Dpcm attuativi, illustrandoli al Parlamento ogni 14 giorni. Cosa impossibile coi di perché, prima che ne venga convertito uno in 60 giorni, ne arriva un altro al posto, e poi chi lo sente Casese?

Dunque i cervelloni di Palazzo Chigi pensano a un'ordinanza di Speranza, che però sarebbe molto meno democratica e garantista di un Dpcm: la farebbe solo il ministro della Salute, anche su materie sociali ed economiche che competono ad altri; invece il Dpcm lo firma il premier, ma "sentiti i ministri competenti e la Conferenza Stato-Regioni", che invece sarebbero tagliati fuori da un'ordinanza Speranza. Voi direte: ma con 400 morti al giorno, boom di ricoveri e terza ondata ti scaldi tanto per così poco? Non è per me. È per le ministre italoive, anzi per l'unica superstita: Elena Bonetti. Nove settimane e mezzo fa lasciò il governo precedente con "Teresa" e "Ivan" perché "non vogliamo renderci complici di delegittimare (sic, nda) il metodo democratico", del "mancato rispetto delle forme parlamentari", delle "mancate convocazioni del pre-Consiglio" dei ministri, dell'"abitudine di governare con decreti" e dell'"utilizzo ridondante del Dpcm", per non parlare della "scelta di non accedere al Mes". Ora, siccome i decreti e i Dpcm continuano, il pre-Consiglio non c'è stato neppure ieri e il Mes è sparito dai radar, non vorremmo che la Bonetti ci lasciasse di nuovo. O che l'Innominabile la ritirasse. O, peggio, che tutto ciò fosse già accaduto e nessuno se ne fosse accorto.





ANNO XXVI NUMERO 67 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 20 E DOMENICA 21 MARZO 2021 - € 2,50

La lezione che arriva dalla Francia: bimbi a scuola e signore dal parrucchiere, perché a casa ci stanno gli adulti (piaccia o no al Covid)

La Francia va in lockdown per la terza volta ma non chiude le scuole, che nella sua laïcité considerate luoghi di culto, nemmeno chiudendo i parrucchieri, che nella sua libertà considera luoghi di pari opportunità. E ha ragione, fa bene, è stato sempre un francese, Patrice Leconte, a insegnarci che le uniche donne da sposare a occhi chiusi sono le parrucchiere...

sfa come dicono loro, le priorità le stabiliscono loro, il paese lo guidano loro, esattamente come la ragazza con le tette al vento e i capelli in ordine (sì, in ordine) guida il popolo nel dipinto di Delacroix che viene insegnata in tutte le scuole occidentali, parlandone da vive, cioè da aperte. Sì, va a scuola e si va dal parrucchiere. E che Covid piaccia o no, perché a casa è dove non stare gli adulti, in questa tetra congiuntura, il campo ha da essere libero di modo che si possa lavorare senza doverci prendere anche cura dei ragazzi, cosa che è completamente a carico delle signore e non venisse a dire di no, non è un fatto di buona o cattiva volontà dei signori, è un fatto di natura (o di chi ne fa le veci): l'infante, recluso o no, predilige chi porta le zizze, non chi porta i pantaloni, pertanto il paese che tiene aperte le scuole in pandemia è un paese che bada all'istruzione, ai bambini, al futuro e soprattutto bada alle donne. Le francesi non si

spettinano mai, non hanno problemi di crepe, la sola crepa è Isabelle Huppert, una che, se dite, non significa che per primi sette anni della tua circolo s'ora di succo di frutta e litigherò con le mie amiche dicendoti che non possono capire cosa significa essere genitore. Le mamme francesi, in sostanza, non ritengono che i figli siano bisognosi di guida, bussola, preghiere, pronto soccorso: il civilizzano, fine. E i restanti signori, le non bimbi, insomma le francesi tutte? Sono le uniche al mondo che al fmeteo hanno risposto con una lettera nella quale si dicevano preoccupate dall'estinzione della seduzione e, mesi dopo, ciò stante, hanno fatto emanare una legge che sanziona i delinquenti che spazzano per strada, 750 euro di multa per un fischio. "La gloria, per una donna, è il lutto accettato della felicità", ha scritto una francese che è tutte le donne del mondo e si chiama Annie Ernaux. Prendiamoci appunti. (Simonetta Sciandri)

ciò che il fatto che sono tua madre non significa che vivo per te, dite, conte, non significa che per primi sette anni della tua circolo s'ora di succo di frutta e litigherò con le mie amiche dicendoti che non possono capire cosa significa essere genitore. Le mamme francesi, in sostanza, non ritengono che i figli siano bisognosi di guida, bussola, preghiere, pronto soccorso: il civilizzano, fine. E i restanti signori, le non bimbi, insomma le francesi tutte? Sono le uniche al mondo che al fmeteo hanno risposto con una lettera nella quale si dicevano preoccupate dall'estinzione della seduzione e, mesi dopo, ciò stante, hanno fatto emanare una legge che sanziona i delinquenti che spazzano per strada, 750 euro di multa per un fischio. "La gloria, per una donna, è il lutto accettato della felicità", ha scritto una francese che è tutte le donne del mondo e si chiama Annie Ernaux. Prendiamoci appunti. (Simonetta Sciandri)

Varato il dl "Sostegni" Salvini freme, Draghi lo imbriglia. Il primo Cdm della discordia

La lite sulle cartelle inesigibili e il "metodo Garofoli". Il premier: "Mi vaccinerò con AstraZeneca"

Gli 11 miliardi di aprile

Roma. Che la giornata s'annunciava tribolata, Giancarlo Giorgetti l'aveva capito di buon mattino. E infatti quando Matteo Salvini, in un atto scenografico di presentalismo, aveva portato una truppa dei suoi in corteo al Mise, con l'aria di chi annuncia battaglia in vista dell'approvazione del decreto "Sostegni", il ministro dello Sviluppo aveva messo in chiaro le cose: "Dobbiamo sapere che, se puntiamo in alto, ci saranno tensioni". E del resto poche ore prima, come un altro paio di colleghi di governo più navigati, il vicesegretario della Lega aveva cercato lo staff del premier per avere conferma che non ci sarebbe stato alcun preconsiglio, ad anticipare la riunione decisiva. Solo che Roberto Garofoli, sottosegretario alla Presidenza che su tutto sovrintende con maniacale scrupolo, aveva preferito evitare un vertice tra responsabili legislativi e capi di gabinetto e si era dicasteri: quello che serve mettere intorno a un tavolo per appianare le divergenze di merito ed evitare che le tensioni esplodano in Cdm. Ma un po' il timore di fuga di notizie e di bozze (un timore che ha costretto alcuni ministri a recarsi personalmente a Palazzo Chigi per ritirare le ultime versioni del decreto in formato cartaceo) e un po' l'eccessiva fiducia verso il senso di responsabilità di tutti, Garofoli aveva provato a risolvere i dissidi con incontri bilaterali coi responsabili dei vari partiti. E invece il giorno era andato incancrendo intorno a un grande equivoco, alimentato con sapienza dalla propaganda leghista. Perché lo stralcio delle cartelle esattoriali inesigibili, risponde in principio a un'esigenza pratica di razionalizzazione delle forze dell'Agenzia delle entrate. E invece il Carroccio, trascinandosi dietro anche Forza Italia, aveva iniziato a sventolare il drappo della "pace fiscale", del "condono": e subito, come un riflesso condizionato, da Leu e dalla sinistra del Pd s'erano alzate urla di protesta: "Giudimmi!". Così Draghi, con al fianco Garofoli e il ministro dell'Economia Daniele Franco, s'è dovuto appattare per quasi un'ora coi ministri leghisti, e poi a turno coi colleghi di Pd e M5s. La mediazione proposta pare subito poco convincente per la Lega: perché il limite delle cartelle da stralciare resta a 5 mila euro, e il limite temporale è quello del 2011. Ma soprattutto, la cancellazione è possibile solo per chi ha redditi Irpef al di sotto dei 30 mila euro. "Lo si potrà comunque cambiare in Aula", mugugnano i leghisti, con l'aria di chi si mastica amaro. (Vidossini segue a pagina quattro)

Vaccini anticinesi

Il braccio finanziario della "Via della Seta" di Tokyo ci spiega come si batte la propaganda di Pechino

Roma. Le cronache asiatiche di questi giorni dimostrano quello che si sospettava da tempo, e cioè che la strategia della politica estera di Biden per contenere la Cina è rafforzare le alleanze nell'Indo-Pacifico. Per affrontare la Cina da "una posizione di forza". Biden vuole coinvolgere i partner dell'Asia orientale nella Difesa, ma anche su questioni comuni come i vaccini, la pandemia, i cambiamenti climatici. L'espressione più ripetuta è quella di "Free and Open Indo-Pacific" (Foip), un concetto che è nato in Giappone nel 2016, per sottolineare la natura aperta, basata sulle regole e l'inclusività della regione che va dal Pacifico e l'Oceano Indiano, sotto la responsabilità delle democrazie dell'area. "Alcune persone pensano che il Foip sia contro la Via della Seta cinese, ma non lo è. Per il Giappone, l'Indo-Pacifico libero e aperto è stato la precondizione che ha portato allo sviluppo, e ha contribuito alla creazione di un Pacifico prospero e reciprocamente connesso", dice al Foglio in un'intervista online Shinichi Kitaoka, politico e dal 2015 presidente della Japan International Cooperation Agency (Jica), la potente agenzia governativa giapponese che si occupa di aiuti pubblici. "Il nostro approccio è quello di concentrarsi su libertà, apertura e stato di diritto. Siamo contrari alla legge del più forte. Noi non siamo una sfida, la Cina lo è. Ci sono molti casi in cui la Cina ha deciso di bloccare in via precauzionale AstraZeneca, ma due giorni dopo che Ema aveva confermato il

Andrea's Version

Educazione a novevole distanza. Beato il paese dove la Festa del papà si festeggia anche nel ricordo di quando milioni di papà mandarono affanculo altri milioni di papà i quali, per carineria, si avviarono al sacrificio, visto tra l'altro che volevano sposare quelli che li stavano spingendo, e però se era amore vero devono ancora deciderlo. (Pompiaggi segue a pagina quattro)

Tornare a correre

"Nel dubbio" abbiamo fermato AstraZeneca. Ma stare fermi, in una pandemia, uccide

La sospensione delle somministrazioni del vaccino di AstraZeneca, alla terza ondata epidemica in pieno svolgimento, può causare molti più

CATTIVI SCIENTIZI danni di quelli che si è cercato di evitare con la sospensione. E il fatto che questa scelta sia stata amplificata da una comunicazione allarmistica, confusa e contraddittoria può avere l'effetto di accrescere purtroppo la sfiducia nei confronti dei vaccini e della scienza in generale. Spesso si pensa che "nel dubbio" sia meglio fermare tutto, e che questa sia sempre la scelta più sicura. Qual è però oggi il vero rischio? Con 300-500 morti per Covid-19 al giorno il vero rischio è proprio il fermarsi, soprattutto senza un più che valido motivo e, nel farlo, incrinare la fiducia consolidata in questi primi mesi di vaccinazione, proprio nel momento in cui la sta estendendo a tutta la popolazione. Tutto questo perché, purtroppo, la nostra mente, in questi casi non ci aiuta a valutare correttamente i rischi e ci porta, nell'ordine, ad avere paura dei rischi sbagliati (il vaccino invece del virus; l'aereo invece dell'automobile; lo scendere in politica estera; il farci credere che la prevenzione sia solo un fastidio come per le cinture di sicurezza, che però in caso di incidente ci possono salvare letteralmente la vita). (Bucci segue a pagina quattro)

Il silenzio di Draghi inizia ora

Il suo dire e non dire, nell'attesa prudente degli effetti dell'agire

Il silenzio di Mario Draghi non sarà interrotto da domande e risposte nel corso di una conferenza stampa. La cerimonia della comunicazione politica professionale, confermerà. Il silenzio di Draghi comincia ora che ha parlato. Non lo dico per una pericolosa tendenza eccentrica, e perfino clownesca, che da sempre mi accompagna nel carattere, ma per una intima convinzione. Draghi non è un uomo di mondo, come tutti i politici in parte sono, con le loro merdole popolari, le mucche nel corrallo, o i loro luoghi comuni di un gergo comune che tutti devono poter afferrare a prima vista; l'uomo di mondo deve apparire prima ancora di essere, anzi, il suo essere è in larghissima misura il suo apparire. Il problema di un politico anomalo come Draghi, funzionario, tecnico, eppure politico, è invece

Se anche in Finlandia dicono "ha stata l'Emma"

C'è qualcosa di più demenziale di tutta la troia di dichiaratori seriali (politici, twitterati, epidemiologi della CONTRO MASTRO CIEGIA domenica, europei che non hanno fatto l'Erasmus obbligatorio) che danno la colpa all'Emma e all'Europa per lo stop (and go) ad AstraZeneca, quando anche un bambino in Dad sa che sono stati i governi nazionali? Nessuno, ma la demenziale, dire. La fate facile, si vede che non siete mai stati in Scandinavia. O in Finlandia. Dove accadono anche cose più demenziali. La Finlandia ha deciso di bloccare in via precauzionale AstraZeneca, ma due giorni dopo che Ema aveva confermato il

Tre mesi per far sognare l'Italia

La normalità può tornare prima del previsto a condizione che il governo capisca che il piano vaccinale non può più essere ostaggio delle regioni. I dati dell'Iss, Draghi e la data a cui puntare: il 1° luglio

Sognare si può. Nella conferenza stampa di ieri sera, Mario Draghi, rispondendo per la prima volta al giornalista nei vesti di presidente del Consiglio, ha fatto di tutto per provare a spiegare senza spaventare, per provare a informare senza impaurire e per provare a offrire agli osservatori una qualche ragione utile per osservare il futuro con meno pessimismo, con meno terrore, con meno paura e persino con un po' di ottimismo in più. Per smussare l'alarmismo Draghi ha spiegato che il tempo perso in questi giorni su vaccini può essere recuperato presto, ha lasciato intendere che i lockdown dove stiamo vivendo in questi giorni potrebbero essere gli ultimi di questa semi normalità. Un orizzonte che potrebbe essere meno distante di quanto crediamo oggi e che costituisce in un certo senso la missione



numero uno di questo governo che non è solo vaccinare, vaccinare ma è anche quello di farsi trovare pronti quando il diavolo entrerà con una molla che rilascia energia dopo essere stata compressa. Quel momento arriverà non quando la pandemia finirà ma quando l'Italia si troverà nelle condizioni di considerare la pandemia come un problema secondario. "Le pandemie" - ha detto al Financial Times Erica Charters, associata di Storia della medicina all'Università di Oxford, anticipando una ricerca che Nature su questo tema, che ha identificato cinque motivi per i quali potrebbe essere "impossibile" che si sviluppi un'immunità di gregge che faccia svanire il Covid-19 - finiscono quando passano dall'essere qualcosa di inaccettabile a qualcosa di accettabile". (segue a pagina quattro)

Trump comincia a sparire

Senza social e senza un piano, l'ex presidente perde rilevanza

Roma. Per la prima volta da anni la rilevanza dell'ex presidente americano Donald Trump sul social comincia a sparire e questo è un fatto importante per chi desidera un declino di Trump dentro al Partito repubblicano. Si pensava che Trump avrebbe mantenuto una presa fortissima sui suoi elettori per i prossimi quattro anni - era una delle ipotesi sul futuro dell'America - e che il Partito repubblicano sarebbe stato sempre di più il partito di Trump. Ma se la sua presenza comincia a dissolversi in meno di due mesi allora non è chiaro se sarà davvero così. SocialFlow è un'azienda americana che ha creato l'indice Trump, un sistema di rilevazione che tenta di misurare quanto è rilevante l'ex presidente americano. I suoi tecnici analizzano quaranta milioni di post sui social media all'anno e vedono quanti clic ricevono gli articoli che parlano di Trump sul social - "che parlano di Trump" vuol dire che hanno la parola Trump nel titolo oppure nel testo del post. Contano la media giornaliera dei clic nel corso di un anno, per confrontare stabiliscono come quel numero vale 50 sulla scala dell'indice Trump e poi osservano come sale e scende il livello di attenzione. Il sei gennaio, il giorno dell'attacco al Campidoglio, l'indice ha toccato cento. Nelle ultime tre settimane invece l'indice Trump che non era quasi mai andato sotto cinquanta è sceso a ventisei. Come nota il sito Axios, mercoledì ultimo giorno di rilevazione disponibile, era a dodici su cento. Si tratta, è ovvio, soltanto di una scala di misurazione generica (per assurdo tutti i post sui social potrebbero essere contro Trump e l'indice rilevarebbe lo stesso molta attenzione per l'ex presidente) ma è un dato interessante, con due

Via le bugie dal mercato delle idee

Il libro di Cass Sunstein e il confine intracciabile tra libertà e menzogna

Un paio di sere fa Cass Sunstein e Samantha Power si sono collegati su Zoom da due stanze diverse dello stesso appartamento a Washington (lui nel salotto imperiale, lei in una stanza disadornata che Trump avrebbe detto una di lui. "Liams", bagiarda. Una delle coppie più famose dell'establishment democratico americano, Sunstein e Power si sono trasferiti di nuovo a Washington, la Power è stata chiamata nell'Amministrazione Biden, mentre Sunstein sta pubblicando libri su libri ed è considerato il costituzionalista e comportamentista più citato e famoso del paese. "Liams" è un libro complicato e attualissimo, come spesso accade a questo genere pop: è un'indagine sulle bugie, sulla loro natura, sul punto in cui si traccia il confine tra la libertà di espressione e la libertà di mentire. La domanda è: dire bugie è un reato?

Sullo sfondo c'è Trump, cioè il presidente dalle mille bugie, soprattutto l'ultima, quella delle "lezioni rubate", che ha portato all'abuso del Campidoglio e poi all'impeachment postumo. Durante il processo i repubblicani sostenevano che non fosse importante che Trump avesse detto una bugia: se non aveva incitato alla violenza, aveva tutti i diritti di dire quel che pensava. Anche ora il mondo conservatore è impegnato in una battaglia contro la cancellazione di Trump, che vogliono cancellare le idee con cui non sono d'accordo, cioè le nostre. Ma c'è un elemento rilevante, oltre l'ingenuità e l'incapacità di gestire il dissenso del liberalismo: due divergenti, un altro è dire bugie.

Secondo Sunstein le bugie non sono sbagliate per principio: se mentire è sbagliato dipende dalle circostanze. "Non è moralmente obbligatorio lasciare che una persona con una pistola

trovi la persona che vuole uccidere. Potrebbe essere invece moralmente obbligatorio mentire, se l'obiettivo è salvare la vita di una persona", scrive Sunstein: "Al contrario di quel che pensano Kant, il principio del mentire può essere superato se in gioco ci sono cose troppo grandi o troppo piccole". Salvare la vita di un altro, o mentire per non ferire - le cosiddette "bugie bianche" - Sunstein dice che non è un'altra verità, che fu proposta da Oliver Wendell Holmes, giurista americano che è stato nella Corte suprema per quasi trentacinque anni, all'inizio del Novecento. "Il test migliore della verità è il potere di un pensiero di essere accettato nel mercato delle idee", diceva il giurista. Il rimedio alle falsità non è il divieto, ma il "counterspeech", come lo chiama Sunstein, cioè la promozione di un dibattito più aperto e profondo in cui la verità alla fine vince. Ma oltre al mercato c'è il fattore umano: studi psicologici mostrano che le persone preferiscono le bugie "contagiali" alle verità difficili da accettare. E il motivo per cui slogan semplici e falsi s'impongono sulle verità complesse, come fare poi se il mercato delle bugie è vasto e disomogeneo come quello dei social? Sunstein propone alcune regolamentazioni per disincentivare le bugie, ma nulla che possa costruire un'architettura in grado di gestire il mercato delle bugie. E se come se ammettesse che le democrazie che promuovono la libertà d'espressione hanno pochi strumenti per impedire le menzogne: la forza del liberalismo è anche la sua grande debolezza, il confine tra libertà di esprimersi e libertà di mentire non si può tracciare. Si può investire per creare mercati delle idee che espellono le menzogne, ma è una partita da ognuno di noi. (Paola Peduzzi)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



SABATO 20 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 67 - 1.50 euro*

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

DAL 1974 CONTRO IL CORO

APPROVATO IL DECRETO SOSTEGNI

TUTTI I SOLDI DI DRAGHI

Subito 32 miliardi, dall'8 aprile denaro sui conti di imprese, autonomi, turismo e agricoltura. Condono sulle cartelle fino a 5mila euro

E IL PREMIER TRANQUILLIZZA: «IO MI VACCINO ASTRAZENECA»

Prima conferenza stampa del premier subito dopo il cdm che ha varato il Dl sostegni. Subito soldi a imprese e autonomi. Draghi: cartelle condonate fino a 5mila euro (con un tetto di reddito). E sul vaccino: «Io farò AstraZeneca, mio figlio lo ha già fatto».

De Francesco e Marino alle pagine 3 e 4-5
servizi da pagina 2 a pagina 9

SINISTRA CINICA SU MULTE E MULTATI

di Augusto Minzolini

Un'immagine efficace è quella che usa il capo dei deputati di Forza Italia, Roberto Occhiuto. «A sinistra non hanno capito che è cambiato il mondo», esplode: «È come se dopo la guerra, l'agenzia delle entrate andasse a riscuotere le multe che sono state fatte per strada sotto i bombardamenti». Anche Ettore Rosato, vicepresidente della Camera renziano, non risparmia il sarcasmo: «Per questi tra prima del Covid e dopo il Covid non è cambiato nulla. È rimasta la stessa impalcatura ideologica. La polemica sulla rottamazione delle cartelle dell'agenzia delle entrate lo dimostra. Diciamoci la verità, sotto il tetto dei 5mila euro si tratta nella stragrande maggioranza di multe da codice della strada. E tu temi ancora sotto pressione la gente stressata per questo?! La polemica nasce perché Pd e Leu per stare appresso alla Cgil fanno caciara».

L'abbreviazione è uguale a quella con cui nei vari linguaggi della cristianità si divide la Storia del mondo: se prima, con a.c. e d.c., si indicava in italiano gli anni «avanti» e «dopo» Cristo, ora sulla nostra pelle abbiamo aggiunto un altro significato, «avanti» e «dopo» il Covid. Stessa cosa fanno gli anglosassoni con b.c. e a.c., «before and after Covid». Solo che da noi un pezzo di politica, neppure tanto piccolo visto che sulla carta sarebbe «la sinistra», non si è reso conto di cosa è successo. E polemizza usando le categorie di ieri, se non dell'altro ieri. Dopo le polemiche con cui ha tentato di bloccare la richiesta (...)

segue a pagina 6

USA-RUSSIA, LA SFIDA DEL FACCIA A FACCIA

La «maledizione» dello zar Putin: Biden cade dalle scale dell'aereo

di Roberto Fabbri



INCIAMPO Piccolo incidente per Joe Biden sull'Air Force One

Putin sembra sicuro che in un confronto diretto sarebbe in grado di farsi un solo boccone del senile Biden, che proprio ieri è pure caduto dalla scaletta dell'Air Force One, salvo poi rialzarsi indenne. Certamente al presidente russo piacerebbe replicare quanto accadde nel giugno 1961 a Vienna, quando un inesperto John Kennedy accettò imprudentemente un faccia a faccia con l'allora leader sovietico Nikita Khrushchov...

con Cesare, Robeco e Rubin alle pagine 16-17

LA PRIMA TRATTATIVA

SuperMario e il conto da pagare alla politica

di Adalberto Signore

Trentaquattro giorni dopo il suo insediamento a Palazzo Chigi, la politica presenta il conto. E bussa alla porta di Mario Draghi con il suo vero volto, molto più «sangue e merda» (per usare l'aforisma caro a Rino Formica) che «spirito di unità nazionale» (come recita la formula con cui è stato battezzato questo governo). È la politica (...)

segue a pagina 2

TRA CHIUSURE E DIVIETI Italia in rosso Secondo case, Regioni divise

Stefano Zurlo

con Cuomo alle pagine 10-11

IL NODO GIUSTIZIA

Le chat delle toghe dopo il flop del processo Eni

di Luca Fazzo

Non era mai accaduto che un processo spaccasse così frontalmente la Procura di Milano. E non era mai accaduto che un capo della Procura si sentisse rivolgere, nel pieno del brusco scambio di opinioni, l'invito che viene mandato giovedì mattina a Francesco Greco da uno dei suoi pm: «Francesco, non ci prendere in giro». Al centro di tutto c'è il processo più importante condotto in questi anni dalla Procura milanese, e culminato mercoledì scorso in una sconfitta.



F. P. Sisto (Fi)

a pagina 12

Intercettazioni Sisto: «Giusto il freno della Ue»

La Costituzione si è presa la rivincita». Francesco Paolo Sisto, deputato di Forza Italia e sottosegretario alla Giustizia, non nasconde la soddisfazione per la decisione della Corte di giustizia europea sulle intercettazioni. È la sentenza che accoglie il ricorso di un cittadino estone ha messo nuovi e cruciali limiti alle incursioni delle Procure nei dati privati dei cittadini. Il contrario di quanto accade oggi in Italia. «Basta con lo strapotere dei pm», dice Sisto al *Giornale*.

a pagina 13

LA PROPOSTA: LIBERTÀ DI COLTIVARLA IN CASA

Sardine in fumo (di marijuana)

di Gabriele Barberis

Il buon tempo a disposizione può giocare brutti scherzi. E le ore allegre non mancano alle Sardine, partite per rivoluzionare la politica dal basso e ridotarsi ormai a un movimento para goliardico che spara proposte strampalate ed estemporanee. Nel giorno in cui la politica si mette al tavolo sul decreto Sostegni, i giovani del mitico Mattia Santori

suggeriscono di dare un impulso all'economia permettendo agli italiani di coltivare la cannabis in casa senza pagare dazio con il codice penale. Magari pensano di fare un'opera buona per risolvere il morale e le tasche degli italiani depressi dalla crisi economica e stremati dai continui confinamenti domestici. Tutto fa brodo per strappare (...)

segue a pagina 3

IN GERMANIA TRE DONNE SCELTE PER NON LAVORARE

L'assegno per l'ozio «ragionato»

di Daniel Mosseri

Essere pagati per non fare nulla. Dimenticare il datore di lavoro ma pagare ugualmente affitto e bollette. Da oggi tre donne tedesche possono farlo. Sono le vincitrici di un assegno messo in palio dalla Hochschule für bildende Künste Hamburg (HBKH), l'Accademia di Belle Arti di Amburgo. L'idea è venuta in mente a Friedrich von Borries,

architetto e insegnante di Teoria del design nell'istituto della città anseatica. Il bando da lui ideato non è uno scherzo, ha spiegato von Borries rivolto alla stampa, ma un esperimento per capovolgere una società strutturata intorno alle conquiste e ai risultati. Scardinando il meccanismo del lavoro quotidiano. L'assegno (una tantum) è di 1.600 euro.

a pagina 19

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN FINE), IL 30% DEI RICHIEDENTI HA VOTATO IL CDS MILANO

Oggi in edicola con «il Giornale».

Il secondo volume «La Guerra italiana»



IL GIORNO

SABATO 20 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Miradolo Terme, prima ha chiuso le sorelle in una stanza

Accoltella la madre alla gola e fugge: arrestata quattordicenne

Pisanu in Lombardia



DOMANI IN REGALO SPECIALE WEEKEND + SALUS

ristora
INSTANT DRINKS

Ecco a chi vanno i 32 miliardi di aiuti

Via libera al decreto Sostegno. Cancellate le cartelle prima del 2011, risarcimenti alle aziende, fondi per la scuola d'estate Draghi: non è il momento di chiedere soldi ma di darli. I vaccini? Se non funziona il coordinamento Ue ognuno va per conto proprio

Servizi
da p. 3 a p. 7

Il colpo di reni dell'Italia

Meno norme e più progetti
O non si riparte

Bruno Vespa

Anni fa dissi a un presidente della Corte dei Conti: "Senza volerlo, il suo ufficio favorisce sensibilmente la corruzione". Alla sbrogliata Eccellenza, feci presente che il terrore del danno erariale che può rovinare la sua famiglia induce il funzionario pubblico a non firmare documenti impegnativi. Chi firma - in genere molto bravo - si fa pagare talvolta il rischio dall'imprenditore. E' questa una delle ragioni per cui la realizzazione di un'opera pubblica da 300 milioni richiede cinque anni e una da cinque milioni ne vuole undici. Perché d'altra parte - se non per la paralisi endemica della nostra amministrazione pubblica - tra il 2000 e il 2019 l'Italia è passata da crescita 100 a 103 e gli altri da 100 a 126?

Continua a pagina 2

SOLO UN ITALIANO SU DIECI RINUNCIA AL SIERO DI ASTRAZENACA IERI LUNGHE FILE PER RICEVERLO. IL PREMIER: «LO FARÒ ANCHE IO»

NOI CI FIDIAMO



Lunghe file ieri ai punti vaccinali di Roma

G. Rossi a pagina 3

DALLE CITTÀ

Milano

Rapine ai tassisti: tre patteggiano preso il quarto uomo

Giorgi nelle Cronache

Milano

Inchiesta Trivulzio: un anziano su tre morto per Covid

Servizio nelle Cronache

Pavia

L'ex direttore Brait: il mio arresto è irragionevole

Pisanu nelle Cronache



Blasco: sono una frana. Piersilvio: padre campione

Che vitaccia fare i papà
Vasco, Silvio e tutti noi

Turrini a pagina 9



Dedicato all'attore Carlo Pedersoli

Piedone conquista Berlino
Bud Spencer da museo

Giardina a pagina 27

LE GALLERIE DEGLI UFFIZI

Dante
La visione dell'arte

Forlì, Musei San Domenico
1 aprile - 11 luglio 2021
www.mostradante.it

Comune di Forlì

2 Dante
Comune Nazionale

DA



Oggi su Alias

NO TAV dieci anni dopo la presa della Val Clara, la Val Susa alle prese con gli espropri più lunghi e militarizzati della nostra storia



Domani su Alias D

JUAN BENET romanzo del 1980 pubblicato solo adesso in Italia, «L'aria di un crimine» è la prova più accessibile del maestro iberico



Visioni

Intervista Aung San Suu Kyi, i teatri chiusi, conversazione con Ermanna Montanari e Marco Martinelli

Cristina Piccino a pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
• EURO 2,00

SABATO 20 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 67

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

LA PRIMA CONFERENZA STAMPA DEL PREMIER

Draghi: «Attenzione alle bandiere»

■ Pragmatismo. La parola chiave per indicare lo stile di governo che Draghi ha illustrato nella sua prima conferenza stampa è questa. Coniugata con la consapevolezza di stare guidando una barca nella tempesta, senza possibilità di tracciare rotte a lungo raggio. A chi gli

chiede la sua visione della politica economica lo dice chiaramente: «È una domanda da tempi di normalità ma qui siamo nell'emergenza». Una visione della società e delle scelte economiche «spero di poterle illustrare». A tempo debito. E così sulla Lega, che per tutto il gior-

no ha dato battaglia per allargare le maglie del condono, è cordiale ma drastico: «Tutti sono entrati in questa maggioranza con le loro bandiere identitarie. Si tratta di vedere quali sono di buonsenso e quali fanno danno alla stessa identità e al Paese».

COLOMBO A PAGINA 2

DECRETO SOSTEGNI DA 32 MILIARDI
Compromesso sul minicondono

■ Il decreto Sostegni arriva con due settimane di ritardo e un compromesso sulle cartelle esattoriali: cancellate fino a 5 mila euro ma solo del periodo

2000-2010. Decreto Dignità e Reddito di cittadinanza: congelate le «causali» sui contratti a tempo, solo sospeso chi trova lavoro per 6 mesi. VALOTI A PAGINA 3

La protesta a Parigi nell'ambito del Global Day of Action foto Ansa



«Non c'è più tempo, agire subito». Il grido dei giovani tornati in piazza in tutto il mondo contro l'emergenza climatica. La protesta è arrivata anche sott'acqua nell'Oceano Pacifico. Friday for future Italia al governo: «Vogliamo decisioni radicali»

pagina 5

Riforme

Tra la politica del commissario e la maggioritario

ALFIO MASTROPAOLO

Il governo Draghi non sancisce il fallimento della politica. Che si fa anche quando è affidata ai tecnici: i conflitti tra interessi non si quietano e governo e parlamento assumono decisioni propizie ad alcuni anziché ad altri.

— segue a pagina 15 —

Crisi climatica

Il futuro non può più attendere

GIUSEPPE ONUFRIO

In un'atmosfera surreale cui ormai non facciamo quasi più caso, la giornata globale per il clima riprende a lanciare un messaggio: basta false promesse. E, purtroppo, la situazione delle politiche contro la crisi climatica è ancora ferma.

— segue a pagina 5 —

Biden vs Putin

Ma la minaccia di sanzioni è anche contro l'Europa

ALBERTO NEGRI

Cosa si nasconde dietro le parole di Biden che hanno fatto così scalpore? La guerra dei gasdotti. L'obiettivo è preciso: far saltare gli accordi energetici sul gas tra la Russia, la Germania e l'Europa.

— segue a pagina 14 —

Lele Corvi



NELLA CLASSIFICA DEI PAESI PIÙ FELICI L'ITALIA GUADAGNA TRE POSIZIONI

PROVA A INDIVIDUARE SE STO SORRIDENDO

CONTAGI IN AUMENTO
AstraZeneca, si riparte Sardegna in arancione

■ Sono ripartite le somministrazioni del vaccino AstraZeneca, dopo l'ok dell'Emm. Rimane sospesa la somministrazione dei due lotti sottoposti a sequestro. Ieri 25.735 nuovi casi, 386 morti. Il 16 regioni l'Rt supera l'1. La Sardegna torna in zona rossa.

CAPOCCI, MARTINI A PAGINA 4

all'interno

Bologna Pd in guerra per il dopo Merola

GIOVANNI STINCO PAGINA 6

Turchia Il presidente Hdp: «Non ci cancelleremo»

CHIARA CRUCIATI PAGINA 7

Cile Il giudice ribelle: «È come con Pinochet»

ELENA BASSO PAGINA 9

PROVE DI DIALOGO
Usa e Cina, scontro frontale in Alaska

■ Nel primo incontro dopo oltre un anno i delegati di Cina e Usa hanno utilizzato toni durissimi, a favore di telecamera. Distanza siderale che si proverà a colmare con gli incontri a porte chiuse dove Pechino e Washington proveranno a trovare un terreno comune

PIERANNI A PAGINA 8

Kamala Harris
Il discorso all'Onu e gli «she, she, she camps» di Eleonor

ROSSELLA ROSSINI

La condizione femminile è lo specchio della democrazia. Senza la partecipazione delle donne al processo decisionale la democrazia è imperfetta. Senza uguaglianza non può esserci democrazia. Sono i tre punti del discorso di Kamala Harris all'Onu.

— segue a pagina 15 —



Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.P. CRM/232103



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXX-N° 78 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 20 Marzo 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RISERVA E PRODOTTO "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

Il personaggio

Addio a Elsa Peretti la signora dei gioielli: reinventò Tiffany

Giuliana Matarrese a pag. 38



La nuova fiction

Il genio di Leonardo diventa un thriller per la tv delle serie

Titta Fiore a pag. 15



«Questo è l'anno degli aiuti»

►Via libera al decreto sostegni, misure per undici miliardi. Draghi: «Più soldi e velocemente»
►Scontro sulle cartelle esattoriali, passa un mini condono. Il premier annuncia: farò AstraZeneca

Lo scenario

SPENDERE BENE L'UNICA STRADA SONO LE RIFORME

Enrico Del Colle

Ad un anno di distanza dall'inizio di questa terribile pandemia e dopo che ci era stato detto che si intravedeva la luce in fondo al tunnel, siamo di nuovo in un lockdown molto simile a quello "feroce" dell'anno scorso (attività economiche chiuse e famiglie in difficoltà, non meno dell'80% dei ragazzi/e in Dad, per fare degli esempi) e, purtroppo, anche con un numero di morti rispetto alla popolazione tra i più alti al mondo. Continua a pag. 35

«Questo è l'anno degli aiuti, più soldi e velocemente». Si del governo Draghi al decreto «Sostegni», con l'immissione subito di 11 miliardi di euro nel circuito economico, con una serie di misure a sostegno dei settori in difficoltà. Scontro sulle cartelle esattoriali, con tensioni prima del Consiglio dei Ministri ed il premier a frenare la Lega: «No a bandierine identitarie». E Draghi, sulle cartelle esattoriali, ha osservato: «Lo Stato non ha funzionato». Niente ricorso straordinario ai fondi del Mes, ma solo per ora. E l'annuncio del premier in merito alla campagna vaccinale: «Farò AstraZeneca». Bassi, Conti e Di Branco alle pagg. 2 e 3

I numeri della pandemia

Campania, contagi da record Vaccini, più file che defezioni

Contagi in Italia, restano i timori, ieri è stato il giorno della fine del sogno della Sardegna che da unica regione in fascia bianca da lunedì tornerà direttamente in zona arancione. Lo ha stabilito l'ordinanza firmata ieri dal ministro della Salute sulla base dei dati sull'andamento della pandemia esaminati ieri. L'ordinanza "declassa" il

Molise dal rosso all'arancione e lascia nella fascia di maggior chiusura la Campania dopo due settimane in rosso: l'indice di Rt, cioè di velocità del contagio, rimane a quota 1,65. Vaccini, si riprende con AstraZeneca, ma in Campania ieri solo a Caserta e Salerno: più file che rinunce. Mautone, Mincione e Pirone a pag. 8

Le misure

Navigator confermati ma soltanto loro hanno trovato lavoro

Valerio Iuliano a pag. 5

Il Recovery

Sud, la grande sfida Carfagna convoca gli stati generali

Nando Santonastaso a pag. 4

In tribunale a Napoli

La marinaia sotto inchiesta per il balletto al giuramento



A Napoli finisce sotto inchiesta penale, dopo quella disciplinare, l'ufficiale di Marina che guidò il ballo di Gerusalemme della sua truppa, nel cortile della caserma. L'ipotesi di reato è disobbedienza. Lei, ora in servizio nelle Marche, si difende: mai commesso reati. Errante a pag. 12

Punto di Vespa

SE LA PAURA DI UN'INDAGINE BLOCCA LE OPERE

Bruno Vespa

Anni fa dissi a un presidente della Corte dei Conti: «Senza volerlo, il suo ufficio favorisce sensibilmente la corruzione». Alla sbrogliata Eccellenza, feci presente che il terrore del danno erariale che può rovinare la sua famiglia induce il funzionario pubblico a non firmare documenti impegnativi. Chi firma - in genere molto bravo - si fa pagare talvolta il rischio dall'imprenditore... Continua a pag. 35

Concerto al Mercadante Stoccata al sovrintendente del San Carlo: improponibile per Napoli



Muti: «Suonerò con i giovani di Scampia»

Donatella Longobardi a pag. 14

In tribunale a Teramo

«Mio figlio morto sul lavoro mancano le aule addio giustizia»



Da quattro anni attende una sentenza. Annunziata Carlo vuole che si renda giustizia al figlio Sienne Roberto, morto mentre scaricava materiale edile in un cantiere. Processo che va per le lunghe, a Teramo, anche a causa di problemi logistici. Di qui l'Sos al ministro Cartabia. Crimaldi a pag. 13

L'iniziativa di don Palmese e carabinieri

«Insegna Siani distrutta, ai ragazzi regaleremo gli scritti sul Mattino»

Valentino Di Giacomo

«Spero presto ci sarà questo incontro che vorremmo fare al museo Pan, proprio intorno alla Mehari di Giancarlo Siani». Don Tonino Palmese (nella foto), presidente di Fondazione Polis, l'associazione in sostegno delle vittime innocenti della camorra e da sempre in prima linea per i ragazzi dei quartieri difficili, aspetta la fine della zona rossa per un appuntamento con gli otto ragazzini che

il 5 marzo distrussero il pannello che ricordava Giancarlo Siani all'esterno della Fondazione a Santa Lucia. Individuati e denunciati dai carabinieri, i ragazzi quando sono stati in caserma alla Palmestrello hanno detto che non sapevano chi fosse Siani. «Gli spiegheremo chi è quel tizio che guidava la Mehari e i danni che hanno fatto più in termini di simboli che nella realtà. E a loro regaleremo gli articoli di Giancarlo sul "Mattino"». In Cronaca

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCHI MINUTI

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

PRONTO INTERVENTO DENTALE

NOVA FORMULA

NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

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





Il Messaggero



21h € 1,40* ANNO 143-N°78 ITALIA

NAZIONALE

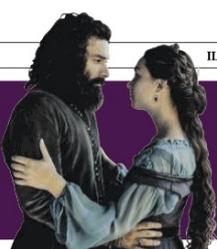


Sabato 20 Marzo 2021 • S. Alessandra

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La fiction su Rai 1
Leonardo, kolossal tv
sulla vita del genio
con Giannini-De Angelis
l'arte si tinge di "crime"
Satta a pag. 24



Tra sorteggi e serie A
Roma, l'EuroLeague
si mette in salita
nei quarti c'è l'Ajax
Gara-verità con il Napoli
Trani e Carina a pagina 26



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Interessi comuni
La strategia
italo-francese
e il peso
del debito Ue

Vittorio E. Parisi

È importante e significativa l'attenzione che Parigi sta sempre più riservando al nostro Paese. L'intervista al ministro francese dell'Economia Bruno Le Maire, pubblicata giovedì dal nostro giornale, è solo l'ultimo di una serie di segnali provenienti dall'Oltralpe del rinnovato interesse nei confronti dell'Italia. Si tratta di una convergenza rispetto a temi e di credibilità degli interlocutori proprio mentre per l'Unione Europea si apre una fase di incertezza legata non solo alla pandemia, ma anche alla Brexit e all'ormai imminente avvicendamento alla Cancelleria di Berlino.

Conviene forse partire dalla coda per ribadire un punto molto semplice: il ritiro di Angela Merkel dalla scena politica non significa evidentemente il venir meno del peso specifico della Germania in Europa. E neppure implica un'attenuazione della sua leadership riluttante. Ma è la chiarezza di indirizzo, la strategia e il concreto esercizio del ruolo egemonico - per quanto "costituzionalizzato" - della Germania che rimarrà sospeso, almeno fino a quando non si capirà chi davvero succederà a Frau Angela e come saprà muoversi.

Oltretutto, proprio considerando il percorso compiuto dalla signora Merkel, non è per nulla scontato che chi arrivi alla Cancelleria sia immediatamente capace di rivestirne il ruolo.

Continua a pag. 22

AstraZeneca riparte negli hub: più file che defezioni

► Rinunce al 5%
In Francia il siero solo agli over 55

ROMA La vaccinazione con AstraZeneca è ripresa negli hub con le code: quindi più adesioni che defezioni. Entro fine mese 4,5 milioni di dosi di vaccino. In Francia stop agli under 55. Evangelisti, Mozzetti e Savelli a pag. 4



Lazio, arancione in forse dal 29 marzo

La Sardegna non è più zona bianca
Asse con la Germania per Sputnik

Diodato Pirone

In poco più di 13 mesi di pandemia i decessi per Covid in Europa so-



no stati più di un milione. Intanto cambiano ancora i colori di alcune regioni: la Sardegna da bianco ad arancione. A pag. 8

Effetto Covid

Case-vacanza, è corsa vicino alle grandi città (a prezzi raddoppiati)

ROMA Corsa alle case-vacanza vicino alle grandi città a causa del Covid. E i prezzi raddoppiano nei litorali laziali. Cusumano e Polisano a pag. 9

«Quest'anno i soldi si danno»

► Draghi annuncia il decreto Sostegni: «Undici miliardi all'economia entro fine aprile»
Fondi a famiglie e turismo. Le scuole riapriranno per prime. Scontro cartelle esattoriali

1940-2021 Addio a Elsa Peretti, creatrice dei gioielli della griffe Usa



Lady Tiffany, argento che vale oro

La designer di gioielli Elsa Peretti aveva 80 anni

Matarrese a pag. 11

ROMA Covid, il decreto Draghi. Bassi, Cifoni e Conti alle pag. 2 e 3

Il video in caserma ballando Jerusalem indagata l'ufficiale

► La Procura militare accusa la tenente di Marina «Disobbedienza». E lei: «Non ho commesso reati»

Valentina Errante

La Procura militare di Napoli ha indagato la tenente di Vascello della Marina finita nei guai per avere organizzato, sulle note di "Jerusalem", un ballo di gruppo in divisa nella Scuola sottufficiali di Taranto. L'accusa è «Disobbedienza». Ma lei nega reati. Boom di visualizzazioni del video. A pag. 12

Lettera del suicida

I rimorsi di Losito «Il crack Ares pesa»

Michela Allegri

L'ultima lettera di Teodosio Losito prima del suicidio parlava di ansia per la società Ares». A pag. 12

In aula 5 imputati

Processo Mollicone
il via dopo 20 anni
con un depistaggio

CASSINO A vent'anni dall'omicidio ha preso il via, a porte chiuse, il processo per la morte di Serena Mollicone. Un ventennio di depistaggi, arresti, indagini che ora sono confluiti nel maxi processo che vede sul banco degli imputati l'ex maresciallo comandante dei carabinieri di Arce, Franco Mottola, suo figlio Marco e sua moglie Annamaria.

Caramadre e Simoni a pag. 13

healthitalia.it

20 Health 2001-2021 ITALIA ANNIVERSARY

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

Health ASSISTANCE, Health POINT, Health ITALIA, FONDAZIONE HEALTH ITALIA, SHI Welfare, Digital, Be Health, Le Banca delle Visite, MUSEO del MOTO SCORCIO

IL GIORNO DI BRANCO

ARIETE, LANCIATI DALLA PRIMAVERA

Buongiorno, Ariete! È qui la festa. Equinozio di primavera alle ore 10 e 37, il Sole entra nel segno e apre la stagione del compleanno, molto ben illuminata anche da due importanti pianeti, che tanto vi hanno dato da fare l'anno scorso: si tratta di Giove e Saturno. Insieme a loro contribuisce alla vostra crescita personale e umana anche Marte. La primavera dell'amore inizia domani, con Venere in fiore. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

SABATO 20 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Sul web Qn - Resto del Carlino e su Mediaset

Una video inchiesta che racconta Sanpa e l'opera di Muccioli

Graziosi a pagina 20



La strage Erasmus in Spagna

Laura: «Aspetto giustizia da cinque anni»

Reggiani nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Ecco a chi vanno i 32 miliardi di aiuti

Via libera al decreto Sostegno. Cancellate le cartelle prima del 2011, risarcimenti alle aziende, fondi per la scuola d'estate Draghi: non è il momento di chiedere soldi ma di darli. I vaccini? Se non funziona il coordinamento Ue ognuno va per conto proprio

Servizi
da p. 3 a p. 7

Il colpo di reni dell'Italia

Meno norme e più progetti
O non si riparte

Bruno Vespa

Anni fa dissi a un presidente della Corte dei Conti: "Senza volerlo, il suo ufficio favorisce sensibilmente la corruzione". Alla sbroggita Eccellenza, feci presente che il terrore del danno erariale che può rovinare la sua famiglia induce il funzionario pubblico a non firmare documenti impegnativi. Chi firma - in genere molto bravo - si fa pagare talvolta il rischio dall'imprenditore. E' questa una delle ragioni per cui la realizzazione di un'opera pubblica da 300 milioni richiede cinque anni e una da cinque milioni ne vuole undici. Perché d'altra parte - se non per la paralisi endemica della nostra amministrazione pubblica - tra il 2000 e il 2019 l'Italia è passata da crescita 100 a 103 e gli altri da 100 a 126?

Continua a pagina 2

SOLO UN ITALIANO SU DIECI RINUNCIA AL SIERO DI ASTRAZENACA IERI LUNGHE FILE PER RICEVERLO. IL PREMIER: «LO FARÒ ANCHE IO»

NOI CI FIDIAMO



Lunghe file ieri ai punti vaccinali di Roma

G. Rossi a pagina 3

DALLE CITTÀ

Bologna, quattro nei guai

Inneggiavano alla Shoah in chat
In casa armi e uniformi da Ss

Orlandi in Cronaca

Bologna, la commemorazione

Omicidio Biagi
Mattarella: «Segno incancellabile»

Servizio in Cronaca

Calcio, qualificazioni mondiali

Soriano in azzurro
C'è la chiamata di mister Mancini

Caniato, Giordano e Vitali nel Qs



Blasco: sono una frana. Piersilvio: padre campione

Che vitaccia fare i papà
Vasco, Silvio e tutti noi

Turrini a pagina 9



Dedicato all'attore Carlo Pedersoli

Piedone conquista Berlino
Bud Spencer da museo

Giardina a pagina 27

LE GALLERIE DEGLI UFFIZI

Dante

La visione dell'arte

Forlì, Musei San Domenico
1 aprile - 11 luglio 2021
www.mostradante.it



GEAR nuova concessionaria OPEL

SABATO 20 MARZO 2021 IL SECOLO XIX

GEAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXX - NUMERO 67, 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

GENOVA, IMPRESA FIRMATA SCAMACCA IL PARMA BATTUTO 2-1 IN RIMONTA

L'INVIATO SCHIAPPAPIETRA E ARRICCHIELLO / PAGINE 40 E 41



DOMANI IL SUPPLEMENTO Specchio, nell'era Covid la nostalgia degli abbracci

A 50 CENTESIMI PIU' IL PREZZO DEL GIORNALE

INDICE

Table with 2 columns: Page number and Content description (Primo piano, Cronache, Commenti, etc.)

IL PREMIER: «LA SCUOLA PRIMA A RICOMINCIARE». ALLE PARTITE IVA IL PRINCIPALE CONTRIBUTO. LE CATEGORIE LIGURI INSODDISFATTE: «NON È ABBASTANZA»

Draghi: «Subito più soldi a tutti Ora il condono, poi la riforma»

Varato il decreto Sostegni da 32 miliardi. Ma sulle cartelle rottamate è tensione tra i partiti

Il premier Mario Draghi affronta la sua prima conferenza stampa e annuncia «più soldi» e «con la massima velocità» per tutti coloro che stanno soffrendo le limitazioni causate dalla lotta alla pandemia.

Il maggiore contributo andrà alle partite Iva. Il governo ha infatti varato il decreto Sostegni, che avrà i primi effetti l'8 aprile, stanziando 32 miliardi: il testo contiene anche un mini-condono in materia fiscale. Quest'ultimo provvedimento ha scatenato uno scontro all'interno della maggioranza perché la Lega voleva una norma che allargasse le categorie delle cartelle da rottamare. Draghi ha annunciato l'intenzione di vaccinarsi con l'AstraZeneca e ha dato garanzie sulla ripresa della scuola in presenza: «Sarà la prima a riaprire».

GLI ARTICOLI / PAGINE 2-5

IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

SANATORIA E PRAGMATISMO DI GOVERNO

Complessivamente, secondo alcuni calcoli, i condoni di qualsiasi tipo negli ultimi tre decenni avrebbero portato nelle casse dello Stato 104,5 miliardi di euro, meno di quanti ne sottragga l'evasione fiscale in un solo anno. A conti fatti, un pessimo affare. Se qualcuno pensava che tutto questo avrebbe imbarazzato Draghi, si sbagliava. Dopo un mese di silenzio, il premier ha affrontato il primo fuoco di fila di domande dei giornalisti con disinvoltura. Senza giri di parole: «Questo è un condono delle multe».

L'ARTICOLO / PAGINA 14



La protesta degli studenti genovesi ieri in piazza Matteotti

FOTOBALISTRO

ROLLI



DISDETTE ASTRAZENECA FERME AL 2,7%. MA LA MACCHINA NON DECOLLA

Liguria, falsa ripartenza: i vaccinati sono solo 300

La riapertura delle vaccinazioni con AstraZeneca ieri alle 15 ha visto solo 300 liguri pronti a ricevere il vaccino. Pesa il rinvio a lunedì delle prenotazioni gestite dai medici di base.

DOPO IL CASO SARDEGNA

Emanuele Rossi / PAGINA 9

Toti: no a ordinanze per le seconde case

BUONGIORNO

Vi eravate scordati di Antonio Di Pietro, vero? Bè, ogni tanto rispunta, e per me è sempre festa. Sono un vecchio cronista di Mani pulite, prima giovane entusiasta, poi meno giovane critico, infine ex giovane persuaso che la rivoluzione giudiziaria fu una mezza truffa e produsse pochi benefici e danni incalcolabili. Pierluigi Bersani, per esempio, ora parla di populismo delle élite a proposito degli avversari di Giuseppe Conte, contro il quale immagina un complotto tipo Carboneria degli Illuminati, quando a me parve populismo delle élite aggrapparsi alle inchieste per atteggiarsi a onesti contro i disonesti come unico programma di governo. E infatti, di onesto in onesto, si è arrivati a Conte. Tutto si tiene. E insomma, Di Pietro dice la sua sull'assoluzione degli imputati per corruzione inter-

L'ossimoro e le élite

MATTIA FELTRI

nazionale contestata a Eni. È un'inchiesta che non mi ha mai convinto, spiega al Giornale, perché ci sono due modi di indagare: primo, scoperto un reato si cerca un colpevole; secondo, individuato il colpevole si cerca il reato. Il primo è corretto, il secondo mica tanto, ed è quello applicato a Eni. Però sono modi che vanno avanti da allora, dice Di Pietro, da quando lui era un pm milanese. Interessante, perché se è così - e qualcuno ne sarebbe stupefatto, altri meno - se davvero a Milano si individuava un colpevole per vedere, poi, quale reato contestargli, certe espressioni un po' triviali - toghe rosse, procure politicizzate, giustizia a orologeria - assumerebbero un più preciso, aureo significato. Anche a chiarire meglio che il populismo delle élite non è un ossimoro di oggi, è la nostra storia.

LE IDEE

La lotta politica non è lo scontro tra Bene e Male

PEPPINO ORTOLEVA

Si dice spesso che in democrazia la lotta politica può essere anche aspra ma i contendenti si dovrebbero trattare come avversari, non come nemici: mirare a ottenere la vittoria non a distruggersi reciprocamente.

Oggi stiamo assistendo a qualcosa di ancora più grave: la tendenza di molti a trattare il proprio avversario politico non solo come un nemico ma come il rappresentante del Male, il portatore di colpe gravissime, da punire prima ancora che da sconfiggere. Il precipitare della lotta politica in uno scontro basato su (presunti) valori morali è nelle democrazie occidentali una delle cause principali della spaccatura insanabile dell'opinione pubblica, che rende sempre più difficile la normale vita delle istituzioni.

SEQUE / PAGINA 14

Un centro studi per riformare il pubblico impiego

GIUNIO LUZZATTO

Il ministro della Pubblica Amministrazione Renato Brunetta ha proposto di assumere dottori di ricerca nella Pubblica Amministrazione (P.A.); sul tema sono qui già intervenuti Peppino Ortleva e Luigi Nicolais, consigliere ministeriale per la ricerca. La grande rilevanza della questione suggerisce di approfondirla ulteriormente. Per farlo, è opportuno iniziare segnalando come, in studi internazionali ormai largamente condivisi, è stata rilevata la negatività della "overeducation": la presenza, in ambienti di lavoro, di persone con una qualificazione e più alta rispetto alle competenze necessarie per i compiti da svolgere è cioè dannosa.

SEQUE / PAGINA 14

MERCATO DELLA FOCE advertisement with contact info and logos.

COMPRO ORO advertisement for jewelry and gold.





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

Sabato 20 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 78 - € 1,20
San Giovanni Nepomuceno

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

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

VARATI I MINI INDENNIZZI

Vieni avanti decretino

I 32 miliardi stanziati per sostenere le imprese sono pochi e giungono tardi

Solo 3 milioni di piccole aziende potranno ottenere risarcimenti. Avranno in media 3mila euro

Ma Draghi non è Conte ed è sincero con gli italiani «Di più non potevamo»

Il Tempo di Osho

Renzi sfida Letta: il Pd è riformista? Lo dimostri



"Oltre lo lus soli 'n me viè in mente niente"

Pietrafitta a pagina 10

La sindaca di Roma vuole una fetta del Recovery Plan ma i soldi sono destinati a cantieri già avviati. Raggi chiede fondi ma i progetti non ci sono

Sanità nel caos
Appello degli infermieri
«Servono assunzioni»

Sbraga a pagina 15

... Virginia Raggi ha chiesto 12 miliardi del Recovery Fund ma a Roma rischiano di arrivare soltanto 500 milioni. In questi cinque anni, infatti, la giunta capitolina non ha prodotto progetti cantierabili che termineranno entro il 31 dicembre 2026, come previsto dal piano di finanziamenti dell'Ue.

Magliaro a pagina 19

La mappa Covid nella Capitale
Contagi in aumento
a Garbatella e Ostia

a pagina 15

Nuove avvertenze ancora non indicate
Ripartono le vaccinazioni
con il vecchio «bugiardino»

Martini a pagina 7

L'Italia a colori
Ecco gli ultimi dati
Ora il Lazio spera
di tornare arancione

Gasbarri a pagina 9

la **S** TORACIATA
Francia e Gb, i premier si vaccinano con AstraZeneca. In Italia sarebbe traffico d'influenza

NOV **HISTORICA**
Direttore Massimo Magliaro
In regalo in una copia al 33,6 € 0,95 75
BERTO RICCI DI PARTE E DI PATRIA
PACINE Srl Via Gregorio VII, 160 - 00165 ROMA
Tel. 06 47468600 mail: luciano.lucchini@pacine.net

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo
È indiscutibile che Raiuno, più di altre reti televisive, sappia scoprire personaggi. Porto ad esempio Serena Rossi, che già ha al suo attivo molte fiction televisive di successo e che adesso è diventata intrattenitrice, essendo alla guida di un nuovo show del venerdì sera che si chiama "Canzone Segreta". Brava, sia nella fiction che in questo nuovo ruolo. Se fosse lei, lancio un'ipotesi, alla conduzione del prossimo festival di Sanremo? Incredibile: da quando il Commissario Montalbano, nella sua ultima fiction "Il metodo Catalanotti" ha baciato (...)
Segue a pagina 26

PROVA **SUSTENIUM**
Bioritmo3 Multivitaminico
CON VITAMINA C E VITAMINA D3 ZINCO
L'INTEGRATORE MULTIVITAMINICO CON PIÙ DI 70 BENEFICI*
PER IL BENESSERE FISICO E MENTALE.
*INDICAZIONI SULLA SALUTE APPROVATE PER LE VITAMINE E I MINERALI CONTENUTI NEL PRODOTTO.

LA NAZIONE

SABATO 20 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Firenze e Pisa fanno da apripista

Per ritrovare identità via le bancarelle dalle piazze-gioiello

Vezzosi
nel Fascicolo Regionale

Arezzo, in un capannone

Famiglia positiva e lui si trasferisce Muore in solitudine

Rossi e commento di Vetusti
nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Ecco a chi vanno i 32 miliardi di aiuti

Via libera al decreto Sostegno. Cancellate le cartelle prima del 2011, risarcimenti alle aziende, fondi per la scuola d'estate Draghi: non è il momento di chiedere soldi ma di darli. I vaccini? Se non funziona il coordinamento Ue ognuno va per conto proprio

Servizi
da p. 3 a p. 7

Il colpo di reni dell'Italia

Meno norme e più progetti O non si riparte

Bruno Vespa

Anni fa dissi a un presidente della Corte dei Conti: "Senza volerlo, il suo ufficio favorisce sensibilmente la corruzione". Alla sbroggita Eccellenza, feci presente che il terrore del danno erariale che può rovinare la sua famiglia induce il funzionario pubblico a non firmare documenti impegnativi. Chi firma - in genere molto bravo - si fa pagare talvolta il rischio dall'imprenditore. E' questa una delle ragioni per cui la realizzazione di un'opera pubblica da 300 milioni richiede cinque anni e una da cinque milioni ne vuole undici. Perché d'altra parte - se non per la paralisi endemica della nostra amministrazione pubblica - tra il 2000 e il 2019 l'Italia è passata da crescita 100 a 103 e gli altri da 100 a 126?

Continua a pagina 2

SOLO UN ITALIANO SU DIECI RINUNCIA AL SIERO DI ASTRAZENACA IERI LUNGHE FILE PER RICEVERLO. IL PREMIER: «LO FARÒ ANCHE IO»

NOI CI FIDIAMO



Lunghe file ieri ai punti vaccinali di Roma

G. Rossi e pagina 3

DALLE CITTÀ

Firenze

«Concorsi Ateneo Nessuna spartizione»

Brogioni in Cronaca

Firenze

Sequestro Moro Le Brigate Rosse e la base in città

Cecchi in Cronaca

Firenze

Tiffany perde l'anima fiorentina Addio alla stilista Elsa Peretti

Desiderio a pagina 17 e in Cronaca



Blasco: sono una frana. Piersilvio: padre campione

Che vitaccia fare i papà Vasco, Silvio e tutti noi

Turrini a pagina 9



Dedicato all'attore Carlo Pedersoli

Piedone conquista Berlino Bud Spencer da museo

Giardina a pagina 27

LE GALLERIE DEGLI UFFIZI

Dante
La visione dell'arte

Forlì, Musei San Domenico
1 aprile - 11 luglio 2021
www.mostradante.it



SCARPA
SHOP ONLINEMOJITO BIO
SUSTAINABLE
PATH.

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

SCARPA
SCARPA.NETMOJITO BIO
SUSTAINABLE
PATH.

Anno 46 - N° 67

Sabato 20 marzo 2021

D

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

LA SFIDA DI DRAGHI

“Vaccini, pronti a fare da soli”

Il premier avvisa la Ue in caso di nuovi problemi, apre a Sputnik e annuncia che si farà inoculare AstraZeneca. Critiche alle Regioni “Appena possibile ripartiranno le scuole”. E alla Lega: tutti hanno bandiere, ma serve buon senso. Ricominciano le vaccinazioni, poche disdette

Via libera al decreto Sostegni da 32 miliardi, scontro sul condono fiscale

Il commento

Un europeista pragmatico

di Francesco Bei

Nella prima uscita in pubblico “senza rete”, si è potuto giudicare l'uomo dietro la maschera di ferro che in parte gli è stata cucita addosso e in parte auto-indossa con piacere. A sorprendere è stata la visione tutta politica di un Draghi inedito. **● a pagina 27**

Il personaggio

La scena è cambiata

di Sebastiano Messina

I format Salva Italia è al tempo stesso modesto e superbo. È quello di un premier che parla ai cittadini senza enfasi e senza retorica, ma con la serena concretezza di chi è abituato a trovare soluzioni, non a conquistare consensi. **● continua a pagina 2**



▲ In coda Le vaccinazioni con AstraZeneca riprendono in tutta Italia. Nella foto, il centro La Nuvola a Roma

Le idee

Perché vanno capite le nostre paure fuori controllo

di Corrado Augias
● a pagina 27

di Giampaolo Visetti

MILANO — «Ci affidiamo a Dio. Sono preoccupata, ma cos'altro potevo fare?». Alle 15 in punto Flora Muscò, 64 anni, cuoca nella scuola materna di Lampugnano, sporge il braccio destro fuori dal finestrino dell'auto. **● a pagina 7**
I servizi ● da pagina 2 a pagina 11

L'intervista

Timmermans “Confischeremo le fiale di chi non consegna”

di Alberto D'Argenio
● a pagina 8

Mappamondi

Usa-Cina, il gelo in una stanza nel primo vertice dell'era Biden

di Federico Rampini



Per la delegazione americana il messaggio subliminale da consegnare ai rivali, confida un diplomatico, è questo: “Non siamo Obama 3”. Cioè non illudetevi di tornare all'epoca in cui la Casa Bianca usava guanti di velluto con Pechino. **● a pagina 16**

Siamo tutti keynesiani

di Francesco Guerrera

Alla fine, i governi di mezzo mondo hanno seguito i consigli di Mario Draghi. Quando era capo della Bce, Draghi ha passato otto anni a chiedere ai politici di non lasciarlo da solo a stimolare la zona euro. All'epoca, ortodossia teutonica, penuria mediterranea ed egoismo francese crearono una diabolica alleanza contro gli aiuti statali. **● a pagina 26**

Così Netanyahu corteggia il voto degli arabi

di Sharon Nizza
● a pagina 17

endovir SPRAY ORALE

Sviluppato nei Laboratori di Ricerca EBTNA LAB.
www.ebtna-lab.it

Integratore alimentare disponibile nelle MIGLIORI FARMACIE

Scopri gli Studi Scientifici e la Scheda Tecnica del prodotto sul nostro sito: www.ebtna-lab.it

In edicola

Oggi
“Il ragazzo selvatico”
di Paolo Cognetti



Domani
In regalo la poesia
di Patrizia Cavalli



E la Roma pesca l'Ajazz

Ora Guardiola insegue quattro corone

di Paolo Condò

**● alle pagine 36 e 37**Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 7/02/2004 - Roma.Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Venezia, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicitasmanzoni.itPrezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Grecia, Malta € 3,50 - Croazia HW 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00con Storie
di Montagna € 12,40

N2

Mafia Ergastolo a Madonna, killer di Nino
Il padre non taglia la barba da 32 anni

FRANCESCO LA LICATA - P. 21

Il vertice La Cina sfida gli Usa
"L'ordine globale non c'è più"

MASTROLILLI E ATTANASIO GHEZZI - P. 13



Biden scivola salendo sull'aereo

Napoleone "Razzista e genocida"
È polemica in vista del 5 maggio

ERNESTO FERRERO - P. 24



LA STAMPA



SABATO 20 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTILIBRI) | ANNO 155 | N. 78 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE I.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DOB - TO | WWW.LASTAMPA.IT

GNN

SCONTRO CON LA LEGA SULLE CARTELLE, DI MAIO MEDIA. IL BLOCCO DEI LICENZIAMENTI FINO A GIUGNO, LA CASSA SI ALLUNGA

Draghi: più ristori, ma c'è il condono

Dall'8 aprile 32 miliardi di aiuti. Il premier annuncia: farò l'AstraZeneca, è una protezione sicura

IL COMMENTO

PRAGMATISMO DI GOVERNO

MARCELLO SORGI

Ai partiti - in particolare Lega, Pd e LeU - che per la prima volta da quando è nato il governo lo hanno inchiodato per ore a un lungo braccio di ferro sulla famosa «sanatoria delle cartelle»...

CONTINUA A PAGINA 21

L'ANALISI

L'INCOGNITA DEI SUSSIDI

STEFANO LEPRI

Un politico non l'avrebbe detto, «questo è un piccolo condono». I politici i condoni tributari li fanno inventandosi qualche etichetta per sostenere che sono altro...

CONTINUA A PAGINA 21

L'EMERGENZA COVID

Nord Italia in rosso fino a metà aprile



La riapertura di un centro vaccinale a Roma

CECILIA FANFANI/L'ESPRESSO - SERVIZIO - PP. 6-9

Ora uno su tre è diventato no vax

ALESSANDRA GHISLERI

Nelle intenzioni di voto un italiano su tre si «astiene» o si reputa «indeciso» nella scelta di voto. Tuttavia è risaputo che vivere nell'incer-



tezza rappresenta una vera condanna. Quanto ai vaccini è in calo del 5% chi è favorevole alle dosi, e su 10 sono scettici su AstraZeneca. - P. 9

ALESSANDRO BARBERA AMEDEO LA MATTINA

«Sì, è un condono». Draghi rompe il tabù che nessun premier si era mai permesso di rompere. «Sì, un condono, ma per cartelle esattoriali vecchie di 10 anni e per le quali abbiamo limitato l'importo».

L'INTERVISTA/1

Mantovani: rischiamo la quarta ondata. Forse liberi a Natale

FRANCESCO RIGATELLI - P. 7



L'immunologo Alberto Mantovani

L'INTERVISTA/2

L'annuncio di Carfagna: «Sud, basta lamentele subito gli stati generali»

FRANCESCA SCHIANCHI - P. 5



La ministra Mara Carfagna - ANSA/ROCCARDO ANTIPICANI - GRISLERI - P. 5

FRIDAYS FOR FUTURE

Riecco in piazza i ragazzi di Greta. «I fondi ci sono bisogna agire»



AMABILE - P. 12

L'INTERVENTO

COSÌ LA TERRA NON SOPRAVVIVE

LAURA VALLARO

In più di 70 città in Italia ci sono state azioni nelle piazze reali o digitali perché la crisi climatica venga affrontata. Le persone con potere politico o economico, di fronte agli scioperi di milioni di persone nel mondo, continuano a promettere di ridurre le emissioni...

CONTINUA A PAGINA 21

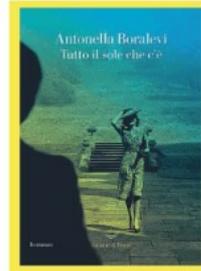
BUONGIORNO

Vi eravate scordati di Antonio Di Pietro, vero? Bè, ogni tanto rispunta, e per me è sempre festa. Sono un vecchio cronista di Mani pulite, prima giovane entusiasta, poi meno giovane critico, infine ex giovane persuaso che la rivoluzione giudiziaria fu una mezza truffa e produsse pochi benefici e danni incalcolabili.

L'ossimoro e le élite

MATTIA FELTRI

nazionale contestata a Eni. È un'inchiesta che non mi ha mai convinto, spiega al Giornale, perché ci sono due modi di indagare: primo, scoperto un reato si cerca un colpevole; secondo, individuato il colpevole si cerca il reato. Il primo è corretto, il secondo mica tanto, ed è quello applicato a Eni. Però sono modi che vanno avanti da allora, dice Di Pietro, da quando lui era un pm milanese. Interessante, perché se è così - e qualcuno ne sarebbe stupito, altri meno - se davvero a Milano si individuava un colpevole per vedere, poi, quale reato contestargli, certe espressioni un po' triviali - toghe rosse, procure politicizzate, giustizia a orologeria - assumerebbero un più preciso, autoreo significato. Anche a chiarire meglio che il populismo delle élite non è un ossimoro di oggi, è la nostra storia.



Il nuovo romanzo di

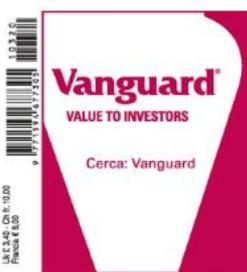
Antonella Boralevi

Tutto il sole che c'è



La nave di Teseo





Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Cerca: Vanguard

**BIDEN VS PUTIN SUL GAS
È SCOPPIATA LA GUERRA** IN ALLEGATO

MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Cerca: Vanguard

€ 5,50* Sabato 20 Marzo 2021 Anno XXXII - Numero 056 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedite in A.2 art. 1 e L. 4404, DC3 Milano

INCHIESTA LEGA DIVISA SU DIRITTI TV E FONDI, SQUADRE SENZA MECENATI. LI SALVERÀ LA FINANZA?

Un calcio al pallone sgonfiato

RISPARMIO *Come mettere a frutto gli oltre 1.700 miliardi di euro che gli italiani hanno accumulato sui conti correnti e che alle banche cominciano a costare cari*

Troppi depositi Sant'Antonio

Chi riuscirà a farli rendere?

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Guardare indietro per guardare avanti non è un esercizio futile, specialmente per un paese come l'Italia. I mali attuali dell'Italia, infatti, sono un'eredità degli anni 60, 70 e 80. Mi faccio e vi faccio, cari lettori, grazia degli anni 60 e 70, perché quelli, con il terrorismo, la crisi petrolifera e le premesse di Mani pulite, sono un accessorio fondamentale, ma non decisivo, perché fino ad allora, l'Italia, pur artefice fondamentale del Trattato di Roma e della nascita dell'embrione dell'Europa unita, aveva mantenuto la sua sovranità, precaria, fragile, tipi-

ca della nostra specie, ma pur sempre sovranità. E preciso subito che personalmente e come casa editrice siamo europeisti convinti: il direttore esecutivo di questo giornale, **Roberto Sommella**, ha avuto addirittura, per il suo europeismo, la cittadinanza onoraria di Ventotene, dove **Altiero Spinelli** scrisse le fondamenta

INTERVISTA IL CEO ASSIA
I trader hanno spinto il mio e-Toro a correre sul Nasdaq

PARLA FRACCARO (M5S)
Grazie al Superbonus il pil può crescere di 16 miliardi



MERCATI & INVESTIMENTI
Fra tassi bassi e rischi alti il rebus bond non si risolve

healthitalia.it



20 Health ITALIA ANNIVERSARY

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



Health ASSISTANCE



Health POINT



Health ITALIA



HiWelfare



Digital



HEALTH



Be Health



FONDAZIONE HEALTH ITALIA



La Banca delle Visite



MUSEO del MUTUO SOCCORSO

Il Piccolo

Trieste

«Con il Recovery plan faremo in cinque anni quello che altrimenti si sarebbe fatto in 20»

La soddisfazione di operatori e sindacati per l' ampliamento delle risorse destinate dall' esecutivo al "pacchetto Trieste"

DIEGO D' AMELIO

Trieste «Faremo in cinque anni quello che si sarebbe fatto in venti». Operatori e sindacati del **porto** di **Trieste** festeggiano la conferma da parte del governo Draghi del finanziamento previsto per lo sviluppo dello scalo all' interno del Recovery Plan. Lo considerano il riconoscimento definitivo delle prospettive marittime giuliane, ma mettono in guardia allo stesso tempo sull' importanza di garantire procedure burocratiche snelle. Senza dimenticare che la città dovrà capire che la crescita dei traffici potrà anche comportare qualche disagio sul fronte ambientale.

L' agente e terminalista Enrico Samer sottolinea che «il punto più importante è che **Trieste** e Genova siano riconosciuti come i porti principali d' entrata in Italia. È un grande successo: da anni non si sentivano cose così sagge, ma **Trieste** è d' altra parte un **porto** con enorme potenzialità, che ha un piano regolatore approvato e player antichi e nuovi pronti a portare ulteriori traffici grazie alle nuove infrastrutture già previste, perché l' Autorità portuale ha ben chiari i progetti». Secondo Samer, «poter disporre dei 400 milioni del Recovery permette di fare in cinque anni ciò che si sarebbe fatto in venti. I privati sono pronti a investire e il pubblico apre la strada facendo la sua parte, finanziando progetti prioritari che creeranno nuovi flussi di merci e un indotto importante di lavoro portuale».

Mentre sta ultimando i preparativi per l' avvio della Piattaforma logistica (la prima nave arriverà oggi), Francesco Parisi non elude i possibili problemi del futuro: «I tempi per utilizzare i fondi sono stretti e mi auguro che i tempi italiani dei lavori pubblici permettano di impiegare tutte le risorse. Vedo inoltre all' orizzonte in città il timore che i volumi del **porto** possano crescere, con l' inevitabile impatto che questo comporta. Cerchiamo tutti di fare attività sostenibili, ma l' impatto zero non esiste e vedo opposizioni alla crescita di quei traffici che questi investimenti servono a far crescere. Dobbiamo capire se si vuol fare di **Trieste** un **porto** che lavora o una sorta di piccola Montecarlo».

A nome di tutti gli operatori, il presidente regionale di Confetra Stefano Visintin spiega che «lo stanziamento del Recovery premia il lavoro fatto per tempo dall' Autorità portuale: c' è chi altrove si lamenta dei troppi soldi per **Trieste**, ma con una piccola nota polemica rilevo che evidentemente non hanno presentato progetti nei termini previsti. Per stare dentro il Next Generation Eu serve fare transizione green: vengono premiate l' idea dell' elettrificazione delle banchine per ridurre l' impatto ambientale, la riqualificazione di Servola e le bonifiche. Bene anche il sostegno all' intervento sull' ultimo miglio ferroviario, che valorizza un **porto** che ha mostrato con i fatti che è possibile il passaggio dalla gomma al ferro». Visintin difende la scelta di concentrare gli investimenti a **Trieste**: «Il resto del Fvg? Il piano del governo sarà un volano per tutta la piattaforma logistica regionale, che è al servizio dell' Europa centrale».

Il plauso è anche dei lavoratori. Stefano Puzzer (Clpt) nota che «il **porto** di **Trieste** ha ritrovato interesse in Italia dopo essere stato completamente dimenticato: questo fa ben sperare per il futuro.

Speriamo che tutti gli investimenti siano fatti tutti alla luce del sole e che non siano i soliti progetti che costano alla fine il doppio del previsto e non vengono mai finiti. Speriamo che, dopo tutto questo, si crei anche la scuola per i





Il Piccolo

Trieste

sia per chi già oggi è impiegato in **porto**, sia per ragazzi e ragazze che vorrebbero lavorare in **porto** e a cui vanno date le basi».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

leri confronto online per la rete civica, che chiede un maggiore coinvolgimento dei cittadini e più attenzione al rilancio economico

Porto Vecchio, due circoscrizioni e Un' altra città bocciano il piano

LILLI GORIUP

La rete civica di Un' altra città rilancia la richiesta di un maggiore coinvolgimento dell' opinione pubblica nella progettazione sul Porto vecchio. Intanto Prima e Terza circoscrizione bocciano l' Accordo di programma. Dopo il passaggio per il parere consultivo dei parlamentini rionali, il testo siglato da Comune, Regione e **Authority** portuale dovrà ora essere discusso a stretto giro in Consiglio comunale. Proprio a questi temi Un' altra città ha dedicato il suo incontro online settimanale finalizzato a influenzare in maniera indiretta la campagna elettorale. All' assemblea erano presenti alcuni protagonisti della corsa per il voto, tra cui la candidata a sindaco del M5s Alessandra Richetti, il portavoce di Adesso Trieste Riccardo Laterza e Sabrina Morena, consigliera comunale di Open. Tra i relatori anche l' architetto e urbanista Luciano Semerani, la fisica del clima all' Ictp Erika Coppola e Mirano Sancin, presidente del comitato tecnico-scientifico dell' Area di ricerca. Sono intervenuti inoltre William Starc, Gianfranco Depingente, Roberto Dambrosi e Loredana Casalis, tutti impegnati nello studio che Un' altra città ha effettuato sull' antico scalo a partire dal 2018, sfociato nel rapporto "Porto vecchio impresa collettiva. Una strategia per il recupero e per il futuro della città". «I documenti mettono in luce l' assenza di una vera e propria strategia per il recupero del Porto vecchio - afferma Giulio Lauri di Open Fvg, che ha moderato il dibattito per Un' altra città -.

Manca il coinvolgimento di cittadini, soggetti economici e parti sociali. Rendita immobiliare e vendita di immobili pubblici di valore sembrano privilegiate, rispetto a un investimento per il rilancio economico e occupazionale».

Come detto, nel frattempo si è concluso l' iter dell' Accordo di programma nei parlamentini rionali: Altipiano Ovest e Roiano-Gretta hanno espresso parere negativo, benché non vincolante. «Una settimana fa mi ero appellato alle forze d' opposizione affinché si schierassero contro le scelte urbanistiche di questa giunta - commenta Dean Zuccolo, consigliere della terza circoscrizione di recente passato ad Adesso Trieste -. Al centro del progetto ci sono residenza e commercio, quando la città ha bisogno di nuovi posti di lavoro. Spero che il Consiglio comunale imporrà alla giunta di tornare sui propri passi». «Concordiamo con Adesso Trieste - aggiunge la presidente della Prima circoscrizione, Maja Tenze del Pd -. Non vediamo un progetto di innovazione legato a energie sostenibili». Nelle circoscrizioni quinta e sesta il voto è finito in pareggio. La seconda, quarta e settima si sono espresse a favore.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

porto di trieste

Piattaforma logistica pronta oggi arriva il primo traghetto

Nave della compagnia turca Ulusoy Sealines attracca alla banchina di Hhla Plt Italia D' Agostino: «Prova del nove della piena operatività»

DIEGO D' AMELIO

trieste Le difficoltà logistiche e burocratiche sono state superate e oggi la nuova Piattaforma logistica comincerà a operare nel **porto** di **Trieste**. Come anticipato a gennaio, sarà un traghetto della compagnia turca Ulusoy Sealines la prima nave che attraccherà alla banchina di Hhla Plt Italia, che nel frattempo ha nominato l' italo-turco Antonio Barbara nuovo amministratore delegato della società. L' annuncio arriva da parte del terminalista, che oggi accoglierà la nave da carico ro-ro "Ulusoy 14", dopo che sono stati risolti i nodi della viabilità e quelli doganali legati allo spostamento dei rimorchi tra punti franchi.

L' armatore turco ha deciso di aumentare le sue toccate a **Trieste**, ma gli spazi detenuti con Samer presso il terminal Timt (incastonato fra i Moli VI e VII) sono insufficienti a garantire l' incremento dei volumi e dunque la tratta del sabato arriverà e partirà ogni settimana dalla Piattaforma. Ulusoy ha sede in Turchia, è rappresentata in Italia da Samer & Co. Shipping ed è specializzata nel trasporto di rimorchi, camion e casse mobili nell' ambito dell' autostrada del mare.

Il traghetto opererà un servizio regolare tra Çesme (a ovest di Smirne) e **Trieste**. La nave è lunga 208 metri e oggi scaricherà oltre 270 unità: è un traghetto di grandi dimensioni, ma la rampa da 35 metri realizzata da Hhla Plt permette di gestire anche l' ultima generazione di navi ro-ro.

Si tratta del primo scalo commerciale al nuovo terminal multipurpose controllato da inizio anno da Hamburger Hafen und Logistik, che comunica anche di aver nominato il nuovo ad per la controllata Hhla Plt, nel cui cda continuano a sedere Francesco Parisi e Vittorio Petrucco. Il dirigente è Antonio Barbara, manager di 46 anni con cittadinanza italo-turca, che ha lavorato a Genova, Salerno e Gemlik (Turchia) come general manager di IMTerminal (gruppo Messina) e Yilport Holding (Yildirim), e in precedenza terminal manager di Salerno Container Terminal (Contship-Eurogate). L' ad di Hhla International Philip Sweens si dice «molto felice di avere Ulusoy Sealines come cliente di lancio per il nostro nuovo terminal. Hhla ha lavorato intensamente negli ultimi mesi per assicurare il successo dell' avvio delle operazioni. Vorrei esprimere la mia gratitudine all' Autorità Portuale e a tutte le autorità coinvolte, per il loro supporto».

L' ad di Ulusoy Mesut Cesur sottolinea che Hhla è «un operatore di fama mondiale altamente qualificato». Il presidente dell' Ap D' Agostino evidenzia che «l' arrivo della Ulusoy-14 è la prova del nove della piena operatività della Piattaforma. In un momento come quello che stiamo vivendo, flagellato dalla pandemia, la collaborazione con il player internazionale Hhla è quanto mai importante per tutto il sistema portuale, che da un aumento di spazi e servizi non può che trarre giovamento».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows a newspaper article from 'ECONOMIA' with the headline 'Piattaforma logistica pronta oggi arriva il primo traghetto'. The article features a photograph of a port terminal and a small portrait of Antonio Barbara. The text discusses the operational readiness of the new multipurpose terminal at the Trieste port, managed by Hhla Plt, and the arrival of the first cargo ship, the 'Ulusoy 14' from Turkey. It mentions the terminal's capacity and the role of the port authority and various stakeholders in ensuring smooth operations.



Piattaforma: approda la prima nave a Trieste

A Hhla Plt Italy la turca Ulusoy-14. D' Agostino, prova superata

(ANSA) - TRIESTE, 19 MAR - E' la turca Ulusoy-14 la prima nave RO-RO che approderà, domani, alla Piattaforma Logistica di Trieste (HHLA PLT ITALY). Carica di circa 273 unità, la nave effettua un servizio che collega Trieste al porto turco di Çeme, gestito dall' armatore Ulusoy, fino ad ora era attivo al Trieste Intermodal Maritime Terminal (Timt) tra Molo VII e Molo VI del Porto Nuovo. D' ora in avanti, invece, la Ulusoy Sealines, rappresentata in Italia dall' agenzia marittima Samer & Co. Shipping, opererà esclusivamente agli accosti del nuovo terminal multipurpose della Piattaforma Logistica, con una toccata settimanale, ogni sabato. Per il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale**, Zeno D' Agostino, il prossimo ormeggio costituisce la "prova del nove della piena operatività della Piattaforma Logistica e della sua completa integrazione con il porto" e un evento "quanto mai importante, non solo per l' attività del terminal multipurpose, ma per tutto il **sistema portuale**". La Piattaforma ha come primo azionista il colosso tedesco Hamburger Hafen und Logistik Ag (Hhla) ed è stata inaugurata nel settembre scorso. (ANSA).



Trieste Piattaforma Logistica, in arrivo la prima nave ro-ro

Trieste, Alla Piattaforma Logistica di Trieste (HHLA PLT ITALY) è in arrivo la prima nave RO-RO, si tratta della Ulusoy-14, che attraccherà domani con un pieno carico di circa 273 unità. Il servizio che collega Trieste al porto turco di Çeme, gestito dall'armatore Ulusoy, fino ad ora era attivo presso il Trieste Intermodal Maritime Terminal (Timt) tra Molo VII e Molo VI del Porto Nuovo. D'ora in avanti Ulusoy Sealines, rappresentata in Italia dall'agenzia marittima Samer & Co. Shipping, opererà esclusivamente presso gli accosti del nuovo terminal multipurpose della Piattaforma Logistica, con una toccata settimanale, prevista ogni sabato. È una grande soddisfazione l'arrivo della Ulusoy-14, prova del nove della piena operatività della Piattaforma Logistica e della sua completa integrazione con il porto commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. In un momento storico come quello che stiamo vivendo, flagellato dalla pandemia, la collaborazione con il player internazionale HHLA è quanto mai importante, non solo per l'attività del terminal multipurpose, ma per tutto il sistema portuale, che da un aumento di spazi e di offerta di servizi non può che trarre giovamento. Questo risultato - sottolinea infine D'Agostino - è anche il frutto di un lavoro operativo e sinergico dietro le quinte, portato avanti in queste settimane da varie Istituzioni, che vorrei sentitamente ringraziare. Sul fronte della pianificazione futura del traffico nell'area e a supporto dell'iter amministrativo per rendere operativo il terminal, hanno contribuito Prefettura, Polizia stradale e Polizia di Frontiera Marittima, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia Locale, Anas e la Direzione UVAC PIF del Ministero della Salute. Sul fronte specifico della creazione di un'area attrezzata ad ospitare in futuro varie tipologie di merci pericolose hanno collaborato Autorità Marittima, Asugi, Vigili del Fuoco e Chimici del porto.



Il Nautilus

Trieste

APPRODA DOMANI LA PRIMA NAVE ALLA PIATTAFORMA LOGISTICA DI TRIESTE - HHLA PLT ITALY

La Uluşoy-14 della linea RO-RO turca Uluşoy Sealines è la prima imbarcazione ad usufruire dei nuovi spazi del terminal multipurpose guidato da Hamburger Hafen und Logistik AG Zeno D'Agostino: Ora piena integrazione della Piattaforma con il porto, prova superata grazie ad un grande lavoro sinergico operativo e istituzionale

Redazione

Trieste In arrivo la prima nave RO-RO alla Piattaforma Logistica di Trieste (HHLA PLT ITALY). Si tratta della Uluşoy-14, che attraccherà domani con un pieno carico di circa 273 unità. Il servizio che collega Trieste al porto turco di Çeme, gestito dall'armatore Uluşoy, fino ad ora era attivo presso il Trieste Intermodal Maritime Terminal (Timt) tra Molo VII e Molo VI del Porto Nuovo. D'ora in avanti Uluşoy Sealines, rappresentata in Italia dall'agenzia marittima Samer & Co. Shipping, opererà anche presso gli accosti del nuovo terminal multipurpose della Piattaforma Logistica, con una toccata settimanale prevista ogni sabato. È una grande soddisfazione l'arrivo della Uluşoy-14, prova del nove della piena operatività della Piattaforma Logistica e della sua completa integrazione con il porto commenta il presidente dell'**Autorità** di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. In un momento storico come quello che stiamo vivendo, flagellato dalla pandemia, la collaborazione con il player internazionale HHLA è quanto mai importante, non solo per l'attività del terminal multipurpose, ma per tutto il sistema portuale, che da un aumento di spazi e di offerta di servizi non può che trarre giovamento. Questo risultato sottolinea infine D'Agostino è anche il frutto di un lavoro operativo e sinergico dietro le quinte, portato avanti in queste settimane da varie Istituzioni, che vorrei sentitamente ringraziare. Sul fronte della pianificazione futura del traffico nell'area e a supporto dell'iter amministrativo per rendere operativo il terminal, hanno contribuito Prefettura, Polizia stradale e Polizia di Frontiera Marittima, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia Locale, Anas e la Direzione UVAC PIF del Ministero della Salute. Sul fronte specifico della creazione di un'area attrezzata ad ospitare in futuro varie tipologie di merci pericolose hanno collaborato **Autorità** Marittima, Asugi, Vigili del Fuoco e Chimici del porto.



Primo scalo commerciale presso HHLA PLT Italy a Trieste

Redazione

Domani, sabato 20 marzo 2021, la nave da carico RoRo 'Ulusoy 14' attraccherà presso HHLA PLT Italy a Trieste. Si tratta del primo scalo commerciale al nuovo terminal multifunzionale, di cui Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) detiene una quota di maggioranza da inizio anno. I rappresentanti della compagnia di navigazione, l' **Autorità Portuale**, il personale del terminal e il nuovo amministratore delegato di HHLA PLT Italy, Antonio Barbara, accoglieranno la nave al suo arrivo. La M/S 'Ulusoy 14' è un traghetto RoRo della Ulusoy Sealines con sede in Turchia. La compagnia di navigazione vanta molti anni di esperienza nel Mediterraneo, e in Italia è rappresentata dall' agente generale Samer & Co. Shipping. La nave effettua un servizio regolare tra Cesme, a ovest di Izmir, in Turchia, e il porto adriatico di Trieste. In futuro, Ulusoy Sealines farà scalo alla HHLA PLT Italy ogni sabato per scaricare e caricare camion, rimorchi e casse mobili. La nave ha una lunghezza di 208 metri e una capacità di 4100 metri lineari. Per la movimentazione RoRo, una nuova rampa con una larghezza di 35 metri è stata appositamente realizzata presso HHLA PLT Italy per gestire l' ultima

generazione di navi RoRo che operano nel Mediterraneo. Philip Sweets, Amministratore delegato di HHLA International: "Sono molto felice di avere Ulusoy Sealines come cliente di lancio per il nostro nuovo terminal nell' Adriatico. Insieme ai nostri partner italiani e a un team fortemente motivato, HHLA ha lavorato intensamente negli ultimi mesi per assicurare il successo dell' avvio delle operazioni di HHLA PLT Italy. Vorrei anche esprimere la mia gratitudine all' **Autorità Portuale** di Trieste e a tutte le **Autorità** coinvolte, per il loro supporto e contributo nel rendere possibile questo primo scalo.' Mesut Cesur, Amministratore delegato Ulusoy Sealines Management SA: 'Facciamo le nostre congratulazioni a HHLA per l' investimento effettuato nel terminal di HHLA PLT Italy di Trieste e per aver avviato i servizi terminalistici con la M/S Ulusoy 14 come prima nave. Siamo orgogliosi ed onorati di essere i primi armatori ad usufruire del terminal PLT sotto la gestione di HHLA, da noi considerato come un operatore **portuale** e terminalista di fama mondiale altamente qualificato e al quale auguriamo un grande successo, sia nell' ambito della nostra collaborazione sia per quanto riguarda la gestione della loro nuova impresa italiana col terminal PLT. Nel frattempo, vorremo esprimere i nostri più sinceri ringraziamenti all' **Autorità Portuale** di Trieste e al nostro partner commerciale Samer & Co. per la collaborazione e gli sforzi orientati all' avvio delle operazioni nel terminal PLT in così breve tempo.' Antonio Barbara è Amministratore delegato di HHLA PLT Italy Antonio Barbara ha assunto la direzione del nuovo terminal HHLA PLT Italy di Trieste all' inizio di marzo. Il 46enne con cittadinanza italo-turca vanta oltre vent' anni di esperienza in posizioni di leadership nell' industria **portuale**. Grazie alle funzioni che ha ricoperto in precedenza, ha costruito un eccellente network nell' industria marittima nella regione del Mediterraneo. Antonio Barbara ha lavorato in precedenza come amministratore delegato e in posizioni dirigenziali per aziende nel settore dei terminal portuali a Genova e Salerno e a Gemlik (Turchia). 'Siamo lieti di avere Antonio Barbara, un manager di talento e di esperienza, per il nuovo terminal HHLA di Trieste. Con la sua competenza nella gestione e nello sviluppo di impianti per terminali multi-purpose in Italia e all' estero, è la risorsa perfetta per il nostro team', afferma Sweets, che come Amministratore Delegato di HHLA International è responsabile del business internazionale del gruppo di Amburgo. 'Gli auguro di avere





Informare

Trieste

Domani diventerà operativa la Piattaforma Logistica di Trieste

Previsto l'approdo della nave ro-ro "Ulusoy 14" È previsto per domani l'arrivo della prima nave alla Piattaforma Logistica di Trieste, la nuova infrastruttura del porto giuliano gestita dalla società omonima di cui recentemente è diventato primo azionista il gruppo terminalista tedesco Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) (del 29 e 29 settembre 2020). È infatti in programma l'approdo della nave ro-ro Ulusoy 14 della compagnia di navigazione turca Ulusoy nell'ambito del servizio che collega Trieste al porto turco di Cesme con tre partenze settimanali da entrambi gli scali. «È - ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino - una grande soddisfazione l'arrivo della Ulusoy 14, prova del nove della piena operatività della Piattaforma Logistica e della sua completa integrazione con il porto. In un momento storico come quello che stiamo vivendo, flagellato dalla pandemia, la collaborazione con il player internazionale HHLA è quanto mai importante, non solo per l'attività del terminal multipurpose, ma per tutto il sistema portuale, che da un aumento di spazi e di offerta di servizi non può che trarre giovamento. Questo risultato - ha precisato D'Agostino - è anche il frutto di un lavoro operativo e sinergico dietro le quinte, portato avanti in queste settimane da varie istituzioni, che vorrei sentitamente ringraziare».

The screenshot shows the 'inforMARE' website with the headline 'Domani diventerà operativa la Piattaforma Logistica di Trieste'. The article text is partially visible, mentioning the arrival of the 'Ulusoy 14' and the role of HHLA. Below the article is a search bar with the text 'Cerca il tuo viaggio' and a table with columns for 'Data di arrivo' and 'Data di partenza'. The table shows dates for March 19, 20, and 2021. At the bottom, there is a footer with contact information for 'inforMARE'.

Informatore Navale

Trieste

Primo scalo commerciale presso "HHLA PLT Italy" a Trieste

Domani, sabato 20 marzo 2021, la nave da carico RoRo "Ulusoy 14" attraccherà presso HHLA PLT Italy a Trieste. Si tratta del primo scalo commerciale al nuovo terminal multifunzionale, di cui Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) detiene una quota di maggioranza da inizio anno. I rappresentanti della compagnia di navigazione, l' **Autorità Portuale**, il personale del terminal e il nuovo amministratore delegato di HHLA PLT Italy, Antonio Barbara, accoglieranno la nave al suo arrivo. La M/S "Ulusoy 14" è un traghetto RoRo della Ulusoy Sealines con sede in Turchia. La compagnia di navigazione vanta molti anni di esperienza nel Mediterraneo, e in Italia è rappresentata dall' agente generale Samer & Co. Shipping. La nave effettua un servizio regolare tra Cesme, a ovest di Izmir, in Turchia, e il porto adriatico di Trieste. In futuro, Ulusoy Sealines farà scalo alla HHLA PLT Italy ogni sabato per scaricare e caricare camion, rimorchi e casse mobili. La nave ha una lunghezza di 208 metri e una capacità di 4100 metri lineari. Per la movimentazione RoRo, una nuova rampa con una larghezza di 35 metri è stata appositamente realizzata presso HHLA PLT Italy per gestire l' ultima



generazione di navi RoRo che operano nel Mediterraneo. Philip Sweets, Amministratore delegato di HHLA International: "Sono molto felice di avere Ulusoy Sealines come cliente di lancio per il nostro nuovo terminal nell' Adriatico. Insieme ai nostri partner italiani e a un team fortemente motivato, HHLA ha lavorato intensamente negli ultimi mesi per assicurare il successo dell' avvio delle operazioni di HHLA PLT Italy. Vorrei anche esprimere la mia gratitudine all' **Autorità Portuale** di Trieste e a tutte le **Autorità** coinvolte, per il loro supporto e contributo nel rendere possibile questo primo scalo." Mesut Cesur, Amministratore delegato Ulusoy Sealines Management SA: "Facciamo le nostre congratulazioni a HHLA per l' investimento effettuato nel terminal di HHLA PLT Italy di Trieste e per aver avviato i servizi terminalistici con la M/S Ulusoy 14 come prima nave. Siamo orgogliosi ed onorati di essere i primi armatori ad usufruire del terminal PLT sotto la gestione di HHLA, da noi considerato come un operatore **portuale** e terminalista di fama mondiale altamente qualificato e al quale auguriamo un grande successo, sia nell' ambito della nostra collaborazione sia per quanto riguarda la gestione della loro nuova impresa Italiana col terminal PLT. Nel frattempo, vor[1]remo esprimere i nostri più sinceri ringraziamenti all' **Autorità Portuale** di Trieste e al nostro partner commerciale Samer & Co. per la collaborazione e gli sforzi orientati all' avvio delle operazioni nel terminal PLT in così breve tempo." Antonio Barbara è Amministratore delegato di HHLA PLT Italy Antonio Barbara ha assunto la direzione del nuovo terminal HHLA PLT Italy di Trieste all' inizio di marzo. Il 46enne con cittadinanza italo-turca vanta oltre vent' anni di esperienza in posizioni di leadership nell' industria **portuale**. Grazie alle funzioni che ha ricoperto in precedenza, ha costruito un Press Release eccellente network nell' industria marittima nella regione del Mediterraneo. Antonio Barbara ha la[1]vorato in precedenza come amministratore delegato e in posizioni dirigenziali per aziende nel settore dei terminal portuali a Genova e Salerno e a Gemlik (Turchia). "Siamo lieti di avere Antonio Barbara, un manager di talento e di esperienza, per il nuovo terminal HHLA di Trieste. Con la sua competenza nella gestione e nello sviluppo di impianti per terminali multi-purpose in Italia e all' estero, è la risorsa perfetta per il nostro team", afferma Sweets, che come Amministratore Delegato di HHLA International è responsabile del business internazionale del gruppo di Amburgo. "Gli auguro di avere successo nel suo nuovo incarico e non vedo l' ora di lavorare con lui."

Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste, domani il primo scalo nel terminal HHLA PLT Italy

La ro-ro Uluşoy 14 (4,100 metri lineari di carico) attraccherà nella banchina in gestione al gruppo tedesco

Domani, sabato 20 marzo, la nave da carico ro-ro Uluşoy 14 attraccherà presso l' Hamburger Hafen und Logistik PLT Italy, nel **porto di Trieste**. Si tratta del primo scalo commerciale nel nuovo terminal multimodale affidato in gestione al gruppo tedesco all' inizio dell' anno . I rappresentanti della compagnia di navigazione, l' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Orientale, il personale del terminal e il nuovo amministratore delegato di HHLA PLT Italy, Antonio Barbara, accoglieranno la nave al suo arrivo. "Uluşoy 14" è un traghetto ro-ro della Uluşoy Sealines con sede in Turchia. La compagnia di navigazione in Italia è rappresentata dall' agente generale Samer & Co. Shipping. La nave effettua un servizio regolare tra Cesme, a ovest di Izmir, in Turchia, e il **porto** adriatico di **Trieste**. In futuro, Uluşoy Sealines farà scalo alla HHLA PLT Italy ogni sabato per scaricare e caricare camion, rimorchi e casse mobili. Ha una lunghezza di 208 metri e una capacità di 4,100 metri lineari. Per la movimentazione dei rotabili è stata appositamente realizzata una nuova rampa con una larghezza di 35 metri. Philip Sween, amministratore delegato di HHLA International, ha detto che «insieme ai nostri partner italiani e a un team fortemente motivato, HHLA ha lavorato intensamente negli ultimi mesi per assicurare il successo dell' avvio delle operazioni di HHLA PLT Italy. Vorrei anche esprimere la mia gratitudine all' Autorità portuale di **Trieste** e a tutte le autorità coinvolte per il loro supporto e contributo nel rendere possibile questo primo scalo». Anche Mesut Cesur, amministratore delegato Uluşoy Sealines Management, ringrazia tutti i soggetti coinvolti e si è detto «orgoglioso ed onorato di essere i primi armatori ad usufruire del terminal PLT sotto la gestione di HHLA, da noi considerato come un operatore portuale e terminalista di fama mondiale altamente qualificato e al quale auguriamo un grande successo, sia nell' ambito della nostra collaborazione sia per quanto riguarda la gestione della loro nuova impresa italiana col terminal PLT. Antonio Barbara ha assunto la direzione del nuovo terminal HHLA PLT Italy di **Trieste** all' inizio di marzo. 46enne con cittadinanza italo-turca, vanta oltre vent' anni di esperienza in posizioni di leadership nell' industria portuale. Ha lavorato in precedenza come amministratore delegato e in posizioni dirigenziali per aziende nel settore dei terminal portuali a Genova, Salerno e a Gemlik (Turchia).



Porto Franco internazionale ed extradoganalità territoriale

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 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». L'eliminazione del Porto Franco internazionale di Trieste dalla lista delle zone franche con l'inserimento nella lista delle aree extradoganali dell'Unione Europea: è questa la proposta di Confetra FVG, ricordata 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. «Concretamente quello che si chiede è che il governo italiano notifici 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 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.



Prima nave alla Piattaforma Logistica di Trieste

Redazione

TRIESTE In arrivo la prima nave ro-ro alla Piattaforma Logistica di Trieste (HHLA PLT ITALY). Si tratta della Ulusoy-14, che attraccherà domani con un pieno carico di circa 273 unità. Il servizio che collega Trieste al porto turco di Çeme, gestito dall'armatore Ulusoy, fino ad ora era attivo presso il Trieste Intermodal Maritime Terminal (Timt) tra Molo VII e Molo VI del Porto Nuovo. D'ora in avanti Ulusoy Sealines, rappresentata in Italia dall'agenzia marittima Samer & Co. Shipping, opererà esclusivamente presso gli accosti del nuovo terminal multipurpose della Piattaforma Logistica, con una toccata settimanale, prevista ogni sabato. È una grande soddisfazione l'arrivo della prima nave la Ulusoy-14, prova del nove della piena operatività della Piattaforma Logistica e della sua completa integrazione con il porto commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Zeno D'Agostino. In un momento storico come quello che stiamo vivendo, flagellato dalla pandemia, la collaborazione con il player internazionale HHLA è quanto mai importante, non solo per l'attività del terminal multipurpose, ma per tutto il sistema portuale, che da un aumento di spazi e di offerta di servizi non può che trarre giovamento. Questo risultato sottolinea infine D'Agostino è anche il frutto di un lavoro operativo e sinergico dietro le quinte, portato avanti in queste settimane da varie Istituzioni, che vorrei sentitamente ringraziare. Sul fronte della pianificazione futura del traffico nell'area e a supporto dell'iter amministrativo per rendere operativo il terminal, hanno contribuito Prefettura, Polizia stradale e Polizia di Frontiera Marittima, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia Locale, Anas e la Direzione UVAC PIF del Ministero della Salute. Sul fronte specifico della creazione di un'area attrezzata ad ospitare in futuro varie tipologie di merci pericolose hanno collaborato Autorità Marittima, Asugi, Vigili del Fuoco e Chimici del porto.



Attesa prima nave alla HHLA PLT Italy

Redazione

TRIESTE Domani la nave Ulusoy 14 attraccherà presso HHLA PLT Italy a Trieste. Si tratta del primo scalo commerciale al nuovo terminal multifunzionale, di cui Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) detiene una quota di maggioranza da inizio anno. I rappresentanti della compagnia di navigazione, l'AdSp, il personale del terminal e il nuovo amministratore delegato di HHLA PLT Italy, Antonio Barbara (nella foto), accoglieranno la nave al suo arrivo. Philip Sweens, amministratore delegato di HHLA International si è detto molto felice di avere Ulusoy Sealines come cliente di lancio per il nostro nuovo terminal nell'Adriatico. Insieme ai nostri partner italiani e a un team fortemente motivato, HHLA ha lavorato intensamente negli ultimi mesi per assicurare il successo dell'avvio delle operazioni di HHLA PLT Italy. Vorrei anche esprimere la mia gratitudine all'Autorità Portuale di Trieste e a tutte le Autorità coinvolte, per il loro supporto e contributo nel rendere possibile questo primo scalo. Da parte sua, Mesut Cesur, amministratore delegato Ulusoy Sealines Management SA ha invece fatto le congratulazioni a HHLA per l'investimento effettuato nel terminal di HHLA PLT Italy di Trieste e per aver avviato i servizi terminalistici con la M/S Ulusoy 14 come prima nave. Siamo orgogliosi ed onorati di essere i primi armatori ad usufruire del terminal PLT sotto la gestione di HHLA, da noi considerato come un operatore portuale e terminalista di fama mondiale altamente qualificato e al quale auguriamo un grande successo, sia nell'ambito della nostra collaborazione sia per quanto riguarda la gestione della loro nuova impresa Italiana col terminal PLT. Nel frattempo, vorremo esprimere i nostri più sinceri ringraziamenti all'Autorità Portuale di Trieste e al nostro partner commerciale Samer & Co. per la collaborazione e gli sforzi orientati all'avvio delle operazioni nel terminal PLT in così breve tempo. Antonio Barbara ha assunto la direzione del nuovo terminal HHLA PLT Italy di Trieste all'inizio di marzo. Il 46enne con cittadinanza italo-turca vanta oltre vent'anni di esperienza in posizioni di leadership nell'industria portuale. Grazie alle funzioni che ha ricoperto in precedenza, ha costruito un eccellente network nell'industria marittima nella regione del Mediterraneo. Antonio Barbara ha lavorato in precedenza come amministratore delegato e in posizioni dirigenziali per aziende nel settore dei terminal portuali a Genova e Salerno e a Gemlik (Turchia). Siamo lieti di avere Antonio Barbara, un manager di talento e di esperienza, per il nuovo terminal HHLA di Trieste. Con la sua competenza nella gestione e nello sviluppo di impianti per terminali multi-purpose in Italia e all'estero, è la risorsa perfetta per il nostro team, afferma Sweens, che come Amministratore Delegato di HHLA International è responsabile del business internazionale del gruppo di Amburgo. Gli auguro di avere successo nel suo nuovo incarico e non vedo l'ora di lavorare con lui.



La nave "Ulusoy 14" attraccherà per la prima volta al terminal HHLA PLT Italy

Domani, 20 marzo 2021, la nave da carico RoRo "Ulusoy 14" attraccherà presso HHLA PLT Italy a Trieste. Si tratta del primo scalo commerciale al nuovo terminal multifunzionale, di cui Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) detiene una quota di maggioranza da inizio anno. I rappresentanti della Compagnia di Navigazione, l' **Autorità Portuale**, il personale del Terminal e il nuovo Amministratore Delegato di HHLA PLT Italy, Antonio Barbara (nella foto), accoglieranno la nave al suo arrivo. La M/S "Ulusoy 14" è un traghetto RoRo della Ulusoy Sealines con sede in Turchia. La compagnia di navigazione vanta molti anni di esperienza nel Mediterraneo, e in Italia è rappresentata dall' agente generale Samer & Co. Shipping. La nave effettua un servizio regolare tra Cesme, a ovest di Izmir, in Turchia, e il porto adriatico di Trieste. In futuro, Ulusoy Sealines farà scalo alla HHLA PLT Italy ogni sabato per scaricare e caricare camion, rimorchi e casse mobili. La nave ha una lunghezza di 208 metri e una capacità di 4100 metri lineari. Per la movimentazione RoRo, una nuova rampa con una larghezza di 35 metri è stata appositamente realizzata presso HHLA PLT Italy per gestire l' ultima generazione di navi RoRo che operano nel Mediterraneo. Philip Sweens, AD di HHLA International: "Sono molto felice di avere Ulusoy Sealines come cliente di lancio per il nostro nuovo terminal nell' Adriatico. Insieme ai nostri partner italiani e a un team fortemente motivato, HHLA ha lavorato intensamente negli ultimi mesi per assicurare il successo dell' avvio delle operazioni di HHLA PLT Italy. Vorrei anche esprimere la mia gratitudine all' **Autorità Portuale** di Trieste e a tutte le **Autorità** coinvolte, per il loro supporto e contributo nel rendere possibile questo primo scalo." Mesut Cesur, AD Ulusoy Sealines Management SA: "Facciamo le nostre congratulazioni a HHLA per l' investimento effettuato nel terminal di HHLA PLT Italy di Trieste e per aver avviato i servizi terminalistici con la M/S Ulusoy 14 come prima nave. Siamo orgogliosi ed onorati di essere i primi armatori ad usufruire del Terminal PLT sotto la gestione di HHLA, da noi considerato come un operatore **portuale** e terminalista di fama mondiale altamente qualificato e al quale auguriamo un grande successo, sia nell' ambito della nostra collaborazione sia per quanto riguarda la gestione della loro nuova impresa italiana col Terminal PLT. Nel frattempo, vorremo esprimere i nostri più sinceri ringraziamenti all' **Autorità Portuale** di Trieste e al nostro partner commerciale Samer & Co. per la collaborazione e gli sforzi orientati all' avvio delle operazioni nel Terminal PLT in così breve tempo." L' AD Antonio Barbara, ha assunto la direzione del nuovo Terminal HHLA PLT Italy di Trieste all' inizio di marzo. Il 46enne con cittadinanza italo-turca vanta oltre vent' anni di esperienza in posizioni di leadership nell' industria **portuale**. Grazie alle funzioni che ha ricoperto in precedenza, ha costruito un eccellente network nell' industria marittima nella regione del Mediterraneo. Antonio Barbara ha lavorato in precedenza come amministratore delegato e in posizioni dirigenziali per aziende nel settore dei terminal portuali a Genova e Salerno e a Gemlik (Turchia). "Siamo lieti di avere Antonio Barbara, un manager di talento e di esperienza, per il nuovo Terminal HHLA di Trieste. Con la sua competenza nella gestione e nello sviluppo di impianti per terminali multi-purpose in Italia e all' estero, è la risorsa perfetta per il nostro team", afferma Sweens, che come AD di HHLA International è responsabile del business internazionale del gruppo di Amburgo. "Gli auguro di avere successo nel suo nuovo incarico e non vedo l' ora di lavorare con lui."



Approda domani la prima nave RO-RO alla Piattaforma Logistica di Trieste

Trieste In arrivo la prima nave RO-RO alla Piattaforma Logistica di Trieste (HHLA PLT ITALY). Si tratta della Ulusoy-14, che attraccherà domani con un pieno carico di circa 273 unità. Il servizio che collega Trieste al porto turco di Çeme, gestito dall'armatore Ulusoy, fino ad ora era attivo presso il Trieste Intermodal Maritime Terminal (Timt) tra Molo VII e Molo VI del Porto Nuovo. D'ora in avanti Ulusoy Sealines, rappresentata in Italia dall'agenzia marittima Samer & Co. Shipping, opererà esclusivamente presso gli accosti del nuovo terminal multipurpose della Piattaforma Logistica, con una toccata settimanale, prevista ogni sabato. È una grande soddisfazione l'arrivo della Ulusoy-14, prova del nove della piena operatività della Piattaforma Logistica e della sua completa integrazione con il porto commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. In un momento storico come quello che stiamo vivendo, flagellato dalla pandemia, la collaborazione con il player internazionale HHLA è quanto mai importante, non solo per l'attività del terminal multipurpose, ma per tutto il sistema portuale, che da un aumento di spazi e di offerta di servizi non può che trarre giovamento. Questo risultato conclude D'Agostino è anche il frutto di un lavoro operativo e sinergico dietro le quinte, portato avanti in queste settimane da varie Istituzioni, che vorrei sentitamente ringraziare. Sul fronte della pianificazione futura del traffico nell'area e a supporto dell'iter amministrativo per rendere operativo il terminal, hanno contribuito Prefettura, Polizia stradale e Polizia di Frontiera Marittima, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia Locale, Anas e la Direzione UVAC PIF del Ministero della Salute. Sul fronte specifico della creazione di un'area attrezzata ad ospitare in futuro varie tipologie di merci pericolose hanno collaborato Autorità Marittima, Asugi, Vigili del Fuoco e Chimici del porto.



Shipping Italy

Trieste

Barbera è il nuovo a.d. di Hhla Plt Italy. Arriva dall'Imt Terminal di Genova

Prosegue il risiko di nomine in alcuni dei principali terminal portuali italiani. A pochi giorni di distanza dall'annuncio che Alessandro Becce ha lasciato la guida del terminal container Vecon (Psa Venice) di Marghera per accasarsi presso F2i Holding Portuale, ora è emerso che un altro manager delle banchine da Genova si è trasferito a Trieste. Si tratta di Antonio Barbera che ha lasciato l'Imt Terminal del Gruppo Messina ed è diventato il nuovo amministratore delegato di Hhla Plt Italy, la società che gestisce la nuova Piattaforma Logistica di Trieste. Il 46enne con cittadinanza italo-turca vanta oltre vent'anni di esperienza in posizioni di leadership nell'industria portuale e, grazie alle funzioni che ha ricoperto in precedenza, ha costruito un eccellente network nell'industria marittima nella regione del Mediterraneo. Antonio Barbera ha lavorato in precedenza come amministratore delegato e in posizioni dirigenziali per aziende nel settore dei terminal portuali a Genova e Salerno e a Gemlik (Turchia) spiega una nota di Hhla. Siamo lieti di avere Antonio Barbera, un manager di talento e di esperienza, per il nuovo terminal Hhla di Trieste. Con la sua competenza nella gestione e nello sviluppo di impianti per terminali multi-purpose in Italia e all'estero, è la risorsa perfetta per il nostro team ha affermato Philip Sweens, amministratore delegato di Hhla International. Gli auguro di avere successo nel suo nuovo incarico e non vedo l'ora di lavorare con lui ha aggiunto.



Shipping Italy

Trieste

Al via con la prima nave di Ulusoy Sealines la Piattaforma Logistica di Trieste

E' in arrivo la prima nave ro-ro alla Piattaforma Logistica di Trieste. Lo annuncia l'**AdSP** del Mar Adriatico Orientale spiegando che si tratta della Ulusoy-14 che attraccherà domani, sabato 20 marzo, con un pieno carico di circa 273 unità. Il servizio che collega Trieste al porto turco di Çeme, gestito dall'armatore Ulusoy, fino ad ora era attivo presso il Trieste Intermodal Maritime Terminal (Timt) tra Molo VII e Molo VI del Porto Nuovo. D'ora in avanti Ulusoy Sealines, rappresentata in Italia dall'agenzia marittima Samer & Co. Shipping, opererà presso gli accosti del nuovo terminal multipurpose della Piattaforma Logistica con la toccata settimanale prevista ogni sabato. Le altre due toccate settimanali al momento rimangono al Trieste Intermodal Maritime Terminal. È una grande soddisfazione l'arrivo della Ulusoy-14, prova del nove della piena operatività della Piattaforma Logistica e della sua completa integrazione con il porto commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. In un momento storico come quello che stiamo vivendo, flagellato dalla pandemia, la collaborazione con il player internazionale Hhla è quanto mai importante, non solo per l'attività del terminal multipurpose, ma per tutto il sistema portuale, che da un aumento di spazi e di offerta di servizi non può che trarre giovamento. Il presidente della port authority ha aggiunto che questo risultato è anche il frutto di un lavoro operativo e sinergico dietro le quinte, portato avanti in queste settimane da varie istituzioni, che vorrei sentitamente ringraziare. Sul fronte della pianificazione futura del traffico nell'area e a supporto dell'iter amministrativo per rendere operativo il terminal, hanno contribuito Prefettura, Polizia stradale e Polizia di Frontiera Marittima, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia Locale, Anas e la Direzione UVAC PIF del Ministero della Salute. Sul fronte specifico della creazione di un'area attrezzata a ospitare in futuro varie tipologie di merci pericolose hanno collaborato Autorità Marittima, Asugi, Vigili del Fuoco e Chimici del porto.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Crociere sì e hotel no, l'ira degli albergatori

La presa di posizione del presidente Schiavon: «Usati due pesi e due misure, turisti sulle grandi navi e spiagge chiuse»

E. P.

veneziana «Zona rossa, per il turismo è la Pasqua dei due pesi e due misure. Da un lato gli hotel, dall'altro le navi da crociera. I primi, di fatto, costretti a chiudere, le seconde, invece, potranno viaggiare. Una disparità inaccettabile». Il duro attacco del presidente di Federalberghi Veneto Massimiliano Schiavon si scaglia contro la partenza - prevista per il 30, 31 marzo e l'1 aprile dai porti di Genova, Civitavecchia e Napoli - dei viaggi promossi dalla compagnia Msc. «Mentre loro salpano» rileva, «il nostro comparto è rassegnato a non poter aprire per effetto del Dpcm valido fino al 6 aprile, con le città d'arte in asfissia da più di un anno», afferma Schiavon, «ai crocieristi si consente di poter raggiungere il porto di partenza, nonostante la zona rossa; a chi deve soggiornare in albergo invece no».

Schiavon raccoglie la protesta di un comparto che, nel solo Veneto, impiega decine di migliaia di lavoratori che attendono di capire quale sarà il loro destino da qui ai prossimi mesi. Ma non solo. «Altro fronte d'allarme», spiega il presidente di Federalberghi, «è il passaporto vaccinale, con l'estate che incalza e le somministrazioni in ritardo: con queste premesse il traguardo è quasi un miraggio, una missione impossibile». Se dovesse passare il concetto del passaporto vaccinale così come impostato, per Schiavon il via libera alla vacanza solo per chi è tamponato o ha già fatto il vaccino sarebbe una misura non solo "discriminante" nei confronti di chi non scelga di non vaccinarsi. Ma si tradurrebbe in una "penalizzazione" verso le altre destinazioni turistiche che non richiedano gli stessi stringenti controlli alle frontiere.

«Penso alla Grecia che si sta presentando sul mercato come nazione Covid Free, alla Spagna e alla Croazia», aggiunge Schiavon, «chiedo che si affrontino queste discriminanti, risolvendole al più presto. Chiedo che si avvii quanto prima una massiccia campagna di vaccinazione del personale che opera negli alberghi, e che proviene anche da altre regioni. Chiedo, infine, l'avvio immediato di una campagna massiccia che certifichi la sicurezza delle nostre strutture e delle nostre destinazioni, in un momento in cui si sta avviando per il mercato estero il processo decisionale per la scelta delle prossime vacanze. Se non lo farà il governo potremmo avviare iniziative insieme alla Regione».

La dura presa di posizione di Schiavon arriva a distanza di appena 24 ore dalla lettera inviata al presidente del Veneto Luca Zaia e al presidente del Consiglio Mario Draghi da parte dell'ente bilaterale del turismo e dell'ente bilaterale del terziario della provincia di Venezia. La richiesta? Vaccinare, e subito, tutti i lavoratori del comparto turistico.

-E. P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



PORTO DI VENEZIA, INSEDIATO NUOVO COMITATO DI GESTIONE E RICONOSCIUTA RIDUZIONE DEI CANONI DEMANIALI A OPERATORI

Venezia 18 marzo 2021- Si è tenuta, nei giorni scorsi, la prima seduta del Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale Del Mare Adriatico Settentrionale** composto dal Commissario Straordinario dell' **Autorità** Cinzia Zincone, dal Direttore Marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, dal Comandante del Porto di Chioggia Michele Messina, da Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e da Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto. Il comitato ha espresso parere favorevole rispetto ai seguenti punti all' ordine del giorno: delibera dello schema di convenzione per lo svolgimento del servizio di cassa da affidare ad un istituto di credito. delibera del Presidente relativa all' erogazione del contributo nella forma di riduzione dei canoni demaniali per l' anno 2020 alle imprese portuali ai sensi degli ARTT. 16, 17, 18 l. 84/94 e art. 36 e 68 COD. NAV. In particolare il Comitato ha espresso parere favorevole rispetto alla provvedimento del Commissario Straordinario con cui si intende riconoscere la riduzione dei canoni demaniali del 2020 agli operatori portuali che abbiano registrato una diminuzione del fatturato rispetto al 2019 superiore al 20% a causa della pandemi a (nel periodo dal 1 febbraio al 30 giugno e dal 1 luglio al 30 novembre 2020) e nella percentuale eccedente rispetto a detto parametro di riferimento. Una decisione che, come specificato in una relazione tecnica sottoposta al Comitato, non inciderà sulle disponibilità previste per le attività degli escavi in corso e programmati. Rispetto a questo punto, il Comitato ha unanimemente concordato con il Commissario Straordinario sulla necessità di chiedere ai Ministeri competenti un forte cambio di passo rispetto alla redazione definitiva del nuovo protocollo fanghi, all' aggiornamento del Piano morfologico e ai rallentamenti burocratici che ostacolano le progettualità legate alla protezione e conservazione ambientale al fine di continuare a garantire un futuro alla portualità veneta e all' autentica salvaguardia ambientale della laguna. parere sulla concessione demaniale e autorizzazione all' attività d' impresa **portuale** conto proprio (ai sensi degli artt. 16 e 18 della legge 84/94) alla società Veneta Cementi S.r.l. affinché possa accogliere, presso la banchina Itcoke in Canale Nord, navi autoscaricanti cemento sfuso con relativo invio presso lo stabilimento sito in area di proprietà, con **sistema** di sbarco pneumatico attraverso tubazione in acciaio (posata per una tratto con **sistema** fisso e per un tratto con **sistema** amovibile) collegata al silos di stoccaggio. Ciò nelle more dell' infrastrutturazione della banchina e dell' accosto prospiciente l' imbocco del Canale Industriale Brentella. Detta concessione e autorizzazione è rilasciata in via transitoria e per il periodo fino al 31/12/2021. " Ringrazio i membri del Comitato di Gestione per l' attento apporto professionale che hanno dato ai lavori - dichiara Cinzia Zincone , Commissario Straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale** - C' è stata grande convergenza sulla necessità di dare un segnale tangibile di supporto agli operatori portuali colpiti dalla crisi riconoscendo loro una riduzione dei canoni accessori. Ho rilevato altrettanto sintonia e comunanza di intenti sulla necessità di segnare un cambio di paradigma anche portando le istanze del territorio rappresentato nel comitato al Ministero della Transizione Ecologica e al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili a tutela delle attività che stiamo svolgendo e che continueremo a svolgere, della portualità veneziana, della salvaguardia della laguna e della città di Venezia la cui sopravvivenza è strettamente legata al suo porto."





Porto di Venezia, insediato nuovo comitato di gestione

GAM EDITORI

19 marzo 2021 - Si è tenuta, nei giorni scorsi, la prima seduta del Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale Del Mare Adriatico Settentrionale** composto dal Commissario Straordinario dell' **Autorità Cinzia Zincone**, dal Direttore Marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, dal Comandante del Porto di Chioggia Michele Messina, da Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e da Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto. Il Comitato ha espresso parere favorevole rispetto ai seguenti punti all' ordine del giorno: delibera dello schema di convenzione per lo svolgimento del servizio di cassa da affidare ad un istituto di credito. delibera del Presidente relativa all' erogazione del contributo nella forma di riduzione dei canoni demaniali per l' anno 2020 alle imprese portuali ai sensi degli ARTT. 16, 17, 18 l. 84/94 e art. 36 e 68 COD. NAV. parere sulla concessione demaniale e autorizzazione all' attività d' impresa **portuale** conto proprio (ai sensi degli artt. 16 e 18 della legge 84/94) alla società Veneta Cementi S.r.l. affinché possa accogliere, presso la banchina Itcoke in Canale Nord, navi auto scaricanti cemento sfuso con relativo invio presso lo stabilimento sito in area di proprietà, con **sistema** di sbarco pneumatico attraverso tubazione in acciaio (posata per una tratto con **sistema** fisso e per un tratto con **sistema** amovibile) collegata al silos di stoccaggio. Ciò nelle more dell' infrastrutturazione della banchina e dell' accosto prospiciente l' imbocco del Canale Industriale Brentella. Detta concessione e autorizzazione è rilasciata in via transitoria e per il periodo fino al 31/12/2021. "Ringrazio i membri del Comitato di Gestione per l' attento apporto professionale che hanno dato ai lavori - dichiara **Cinzia Zincone**, Commissario Straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale** - C' è stata grande convergenza sulla necessità di dare un segnale tangibile di supporto agli operatori portuali colpiti dalla crisi riconoscendo loro una riduzione dei canoni concessori. Ho rilevato altrettanta sintonia e comunanza di intenti sulla necessità di segnare un cambio di paradigma anche portando le istanze del territorio rappresentato nel comitato al Ministero della Transizione Ecologica e al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili a tutela delle attività che stiamo svolgendo e che continueremo a svolgere, della portualità veneziana, della salvaguardia della laguna e della città di Venezia la cui sopravvivenza è strettamente legata al suo porto."



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Via libera al documento dell' Autorità portuale Obiettivo liberare il centro dai mezzi pesanti

Piano del porto, il Comune di Vado dice sì: meno tir dentro alla città

GIOVANNI VACCARO

VADO Una viabilità dedicata al traffico pesante e miglioramenti sulla ferrovia, in modo che la movimentazione delle merci dallo scalo vadese non impatti eccessivamente sul centro abitato.

Sono i pilastri su cui il consiglio comunale di Vado ha dato ieri il parere favorevole al Documento di pianificazione strategica dell' **Autorità di sistema portuale**. In pratica il "quaderno" in cui saranno elencati i progetti che andranno realizzati con il nuovo Piano regolatore **portuale**, con relativi cronoprogrammi, tempistiche di attivazione e di realizzazione.

«Con questo documento - spiega il sindaco Monica Giuliano -, oltre alla conferma degli impegni già presi per gli interventi di riqualificazione, si apre la porta formale al finanziamento di opere a terra che serviranno a separare meglio dalla città i flussi di traffico generati dal porto.

Due esempi: il piano della viabilità alternativa, che dovrà essere realizzata sulla sponda destra del torrente Segno, percorrendo le aree dell' ex Tri per arrivare al casello autostradale di Bossarino, e la mitigazione della ferrovia nell' abitato». La nuova viabilità non sarà utile solo per l' instradamento dei traffici portuali, ma anche per agevolare i rifornimenti e le spedizioni delle aziende della zona industriale. Il progetto di massima è già stato predisposto dal Comune stesso, disegnando una strada parallela a via Piave, ma sulla sponda opposta del torrente, prevedendo come estremi i nuovi varchi doganali (sul retro del parco commerciale "Molo 8.44") e il casello autostradale, che verrà raggiunto con un tratto sopraelevato all' altezza di Bossarino.

A quel punto via Piave potrà essere trasformata in un' arteria solo urbana, liberandola dai mezzi pesanti.

Inoltre nel nuovo Documento di pianificazione strategica dell' **Autorità** dovrà essere confermato il progetto, in corso di approvazione, del secondo lotto della riqualificazione del fronte mare di Portovado. Quando si riunirà il "tavolo tecnico" che predisporrà il Piano strategico, il Comune dovrebbe essere convocato in qualità di uditore, soprattutto per seguire l' iter degli aspetti legati allo sviluppo economico, **portuale** e logistico, la sostenibilità ambientale e la convivenza urbana. Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari alcuni mesi fa Mit e Rfi avevano concordato una serie di sottopassi pedonali, per evitare alle persone lunghe attese ai passaggi a livello.

--



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

vado ligure

Piano portuale il Consiglio dà il via libera alle modifiche

Via libera, da parte dell' amministrazione comunale vadese alle modifiche del DPPS, ovvero all' aggiornamento del documento di pianificazione strategica dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale.

La delibera che la maggioranza del sindaco Monica Giuliano ha presentato, ieri pomeriggio, in consiglio comunale, prevede che il documento di Port Authority, confermi gli impegni riferiti alla viabilità e alla sicurezza, già assunti precedentemente con la modifica dell' accordo di programma sulla piattaforma del 2018. Tra questi la realizzazione del casello di Bossarino e la messa in sicurezza del Torrente Segno.

Tra le osservazioni del Comune anche la richiesta che la nuova viabilità in sponda destra del torrente Segno, in fase di progettazione diventi parte integrante del documento di pianificazione strategica, in quanto consentirà di dividere la viabilità **portuale** rispetto a quella ordinaria.

Questo tracciato dovrà rientrare anche nel piano regolatore **portuale** per trovarvi le necessarie forme di finanziamento. E contestualmente dovrà essere confermato nel DPPS, il secondo lotto della riqualificazione del fronte mare di Porto Vado, individuata nello stesso documento come «ambito **portuale** da copianificare».A.A.M.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Pianificazione strategica di Porto Vado, il Comune dice sì: "Avremo viabilità tir slegata da quella per le auto"

L'infrastruttura disegnata dal Comune permetterà di scindere il traffico veicolare da quello pesante

Vado Ligure. Dopo il consiglio comunale di Savona, anche quello di Vado Ligure è pronto ad approvare il documento di pianificazione strategica dell'**Autorità di Sistema Portuale**, propedeutico al nuovo piano regolatore. Il documento, che verrà valutato oggi in consiglio, ha già ricevuto l'ok di giunta e maggioranza e pertanto è destinato (salvo clamorose sorprese) a ricevere il via libera anche dal Comune vadese. "Il nostro parere sarà favorevole - spiega il sindaco Monica Giuliano - perché all'interno del documento sono presenti una serie di punti positivi per Vado. Nelle scorse settimane abbiamo costantemente mantenuto un fitto dialogo con l'**Autorità di Sistema Portuale** proprio per verificare che la pianificazione contenesse le nostre proposte". Due, sostanzialmente, gli aspetti. Il primo riguarda il finanziamento delle infrastrutture necessarie a dividere la viabilità ordinaria e quella del traffico pesante: "Con quelle opere avremo un porto totalmente 'disgiunto' dal traffico veicolare - spiega il primo cittadino - perché verrà realizzata una nuova strada dedicata ai mezzi pesanti e pronta a servire non solo la piattaforma Vado Gateway e il porto, ma tutte le realtà industriali dell'area". Disegnata dal Comune, sarà dedicata come detto espressamente ai Tir, che così potranno raggiungere le zone industriali di Vado senza impattare sull'Aurelia o su Via Piave. Il secondo punto accolto con favore è il completamento della parte del fronte mare di Porto Vado: "Con questo documento trovano finalmente compimento anche la parte urbana e commerciale, dopo quella industriale - conclude Giuliano - con interventi dedicati a cantieristica e nautica da diporto. Quello, che, in sostanza, era rimasto da fare per considerare conclusa la sistemazione dell'area".



Vado, al vaglio in consiglio il documento di pianificazione portuale. Sindaco Giuliano: "La viabilità vadese cambierà volto"

Fondamentale sarà il progetto legato alla sponda destra del torrente Segno, una via alternativa per i mezzi pesanti che non attraverseranno più via Piave

" Proponiamo al consiglio il parere favorevole, perché abbiamo ottenuto all'interno del documento di pianificazione una serie di opere scaturite dalla progettazione di questa amministrazione ". Queste le parole del sindaco di Vado Monica Giuliano che questo pomeriggio esporrà in consiglio comunale, come avvenuto a Savona, il documento di pianificazione strategica dell'**Autorità di Sistema Portuale** propedeutico alla stesura del piano regolatore portuale. Al centro la separazione netta del traffico in centro città tra quello pesante e quello urbano: " Fondamentale sarà il finanziamento per i lavori in sponda destra del torrente Segno che diventerà un asse viabile alternativo per sgravare via Piave - dice la prima cittadina vadese - è arrivato il momento di completare una serie di interventi come il piazzale marittimo e lo specchio acqueo del porto turistico ". Lo scorso anno era stato commissionato uno studio sull'analisi della viabilità di Vado, mettendo insieme i progetti privati e pubblici per dettare gli indirizzi sulle futuro delle infrastrutture di Vado. Dalla strada di scorrimento al casello di Bossarino, la nuova strada sulla sponda destra del torrente Segno, il ponte di via Alla Costa e la nuova strada dal centro commerciale Molo 8.44: uno studio che metteva insieme naturalmente i lavori già in programmazione. " Sono stati recepiti tutti gli interventi ma anche l'analisi della parte infrastrutturale del territorio, sono state evidenziate alcune zone di interazione porto e città dove ci sarà una coprogettazione con la quale potremo intervenire e abbiamo infatti chiesto di essere parte attiva per la zona logistica semplificata " ha concluso il vicesindaco e assessore ai lavori pubblici Fabio Gilardi.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

lettera al governo

La Liguria in pressing per la Zls

Il presidente dell' **Authority** di Genova Paolo Emilio Signorini, il commissario straordinario Marco Bucci e il governatore Giovanni Toti hanno firmato una nota per sollecitare l' istituzione del Comitato di Indirizzo e dare avvio, quindi, all' operatività della Zona Logistica Semplificata. È stato predisposto il Piano di Sviluppo Strategico che potrebbe essere posto fin da subito all' attenzione del Comitato di Indirizzo per l' approvazione e quindi l' avvio operativo della ZLS. Ora si attende la nomina del Commissario di Governo e dei rappresentanti del Mims e del ministero per la Coesione territoriale.



Porto di Genova: Signorini, Bucci e Toti spingono per la zona logistica semplificata

Prevista dal decreto Genova ma non ancora istituita

Redazione

Genova. Il presidente dell' **autorità portuale** Paolo Emilio Signorini, il commissario straordinario Marco Bucci e il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti hanno firmato una nota per sollecitare l' istituzione del comitato di indirizzo e dare avvio, quindi, all' operatività della Zona Logistica Semplificata (ZLS) istituita col decreto Genova. A seguito di un proficuo confronto che ha coinvolto l' **Autorità portuale**, Regione Liguria e Comune di Genova, nonché Regione Piemonte, Regione Lombardia e Regione Emilia Romagna, insieme a stakeholder pubblici e privati, è stato predisposto il Piano di Sviluppo Strategico. Il documento, che potrebbe essere posto fin da subito all' attenzione del Comitato di Indirizzo per l' approvazione e quindi l' avvio operativo della ZLS, rappresenta la sintesi del dialogo tra gli attori locali e territoriali. I contenuti del piano sono già stati armonizzati nell' ambito della pianificazione di sistema che sta per essere finalizzata con l' approvazione del documento di pianificazione strategica. Pur nelle molteplici evoluzioni che dal 2018 ad oggi hanno caratterizzato il dettato normativo, le Regioni hanno espresso fin da subito la richiesta di partecipazione all' organo di gestione della ZLS 'Porto e Retroporto di Genova' e ora si attende la nomina del Commissario di Governo e dei rappresentanti del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e del ministero per il Sud e la Coesione territoriale. Il piano di sviluppo strategico si articola in tre capitoli. Nel primo viene descritto lo scenario economico e logistico in cui si inserisce la zona logistica semplificata; l' attenzione si focalizza sulle specializzazioni dell' ambito territoriale e sulle filiere economiche il cui sviluppo sarà promosso dalla ZLS. Il secondo capo si concentra principalmente sulla perimetrazione delle aree e sulle semplificazioni amministrative, mentre la terza sezione propone un modello di governance volto alla promozione commerciale e al supporto di potenziali investitori. Come evidenziato nel piano di sviluppo strategico, la ZLS produrrebbe benefici in termini di semplificazioni e agevolazioni, con particolare riferimento allo snellimento delle procedure e all' autorizzazione unica. Inoltre, la zona logistica semplificata è un' occasione per attivare iniziative di marketing che abbiano come obiettivo anche la riqualificazione delle aree portuali e urbane attraverso servizi ad alto valore aggiunto, la transizione al digitale e nuove tecnologie, e la sostenibilità sociale e ambientale delle attività logistiche e produttive. La ZLS è una misura scaturita dall' attuazione dell' art. 7 comma 1 della legge 130/2018 e rappresenta un intervento nato dall' emergenza ma con la finalità di rafforzare un sistema **portuale** e logistico che, da un lato rappresenta una risorsa indispensabile per il tessuto economico-sociale della Regione e, dall' altro, espande i propri effetti sull' hinterland del sistema.



Firmata la nota congiunta da AdSP, Regione Liguria e Commissario Straordinario per sollecitare il Governo a dare avvio all' operatività della nuova Zona Logistica Semplicata 'Porto e Retroporto di Genova'

Redazione

Il Presidente di AdSP **Paolo Emilio Signorini**, il Commissario Straordinario Marco Bucci e il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti hanno firmato una nota per sollecitare l' istituzione del Comitato di Indirizzo e dare avvio, quindi, all' operatività della Zona Logistica Semplicata (ZLS) istituita con la legge 130/2018. A seguito di un proficuo confronto che ha coinvolto i Ports of Genoa, Regione Liguria e Comune di Genova, nonché Regione Piemonte, Regione Lombardia e Regione Emilia Romagna, insieme a stakeholder pubblici e privati, è stato predisposto il Piano di Sviluppo Strategico. Il documento, che potrebbe essere posto fin da subito all' attenzione del Comitato di Indirizzo per l' approvazione e quindi l' avvio operativo della ZLS, rappresenta la sintesi del dialogo tra gli attori locali e territoriali. I contenuti del Piano sono già stati armonizzati nell' ambito della Pianificazione di Sistema che sta per essere finalizzata con l' approvazione del Documento di Pianificazione Strategica. Pur nelle molteplici evoluzioni che dal 2018 ad oggi hanno caratterizzato il dettato normativo, le Regioni hanno espresso fin da subito la richiesta di partecipazione all' organo di gestione della ZLS 'Porto e Retroporto di Genova' e ora si attende la nomina del Commissario di Governo e dei rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e del Ministero per il Sud e la Coesione territoriale. Il Piano di Sviluppo Strategico si articola in tre capitoli. Nel primo viene descritto lo scenario economico e logistico in cui si inserisce la Zona Logistica Semplicata; l' attenzione si focalizza sulle specializzazioni dell' ambito territoriale e sulle filiere economiche il cui sviluppo sarà promosso dalla ZLS. Il secondo capo si concentra principalmente sulla perimetrazione delle aree e sulle semplificazioni amministrative, mentre la terza sezione propone un modello di governance volto alla promozione commerciale e al supporto di potenziali investitori. Come evidenziato nel Piano di Sviluppo Strategico, la ZLS produrrebbe benefici in termini di semplificazioni e agevolazioni, con particolare riferimento allo snellimento delle procedure e all' autorizzazione unica. Inoltre, la Zona Logistica Semplicata è un' occasione per attivare iniziative di marketing che abbiano come obiettivo anche la riqualificazione delle aree portuali e urbane attraverso servizi ad alto valore aggiunto, la transizione al digitale e nuove tecnologie, e la sostenibilità sociale e ambientale delle attività logistiche e produttive. La ZLS è una misura scaturita dall' attuazione dell' art. 7 comma 1 della legge 130/2018 e rappresenta un intervento nato dall' emergenza ma con la finalità di rafforzare un sistema portuale e logistico che, da un lato rappresenta una risorsa indispensabile per il tessuto economico-sociale della Regione e, dall' altro, espande i propri effetti sull' hinterland del sistema.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova: porto, Regione e Comune premono per la nascita della Zona Logistica Semplificata

Il Piano di sviluppo strategico è pronto, mancano l'istituzione del Comitato di indirizzo e la nomina del commissario di governo

Il presidente di Autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria Occidentale, **Paolo Emilio Signorini**, il sindaco di Genova Marco Bucci e il governatore della Regione Liguria Giovanni Toti hanno firmato una nota congiunta per sollecitare l'istituzione del Comitato di indirizzo e rendere operativa la Zona Logistica Semplificata (ZLS), istituita con la legge 130/2018. Il porto, la Regione, il Comune di Genova, nonché la Regione Piemonte, la Regione Lombardia e la Regione Emilia Romagna, insieme a stakeholder pubblici e privati, hanno predisposto il Piano di Sviluppo Strategico, il documento da sottoporre al Comitato per l'approvazione e quindi l'avvio operativo della ZLS. I contenuti del Piano confluiranno poi nel Documento di Pianificazione Strategica. Le Regioni hanno espresso la richiesta di partecipazione all'organo di gestione della ZLS "Porto e Retroporto di Genova" e ora si attende la nomina del commissario di governo e dei rappresentanti del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e del ministero per il Sud e la Coesione territoriale. Il Piano di Sviluppo Strategico si articola in tre capitoli.

Nel primo viene descritto lo scenario economico e logistico in cui si inserisce la Zona Logistica Semplificata, focalizzandosi sulle specializzazioni dell'ambito territoriale e sulle filiere economiche. Il secondo capo si concentra principalmente sulla perimetrazione delle aree e sulle semplificazioni amministrative, mentre la terza sezione propone un modello di governance volto alla promozione commerciale e al supporto di potenziali investitori. Come evidenziato nel Piano di Sviluppo Strategico, la ZLS produrrebbe benefici in termini di semplificazioni e agevolazioni, con particolare riferimento allo snellimento delle procedure e all'autorizzazione unica. Inoltre, la Zona Logistica Semplificata punta alla riqualificazione delle aree portuali e urbane attraverso servizi ad alto valore aggiunto, la transizione al digitale, la sostenibilità sociale e ambientale delle attività logistiche e produttive. «La ZLS - si legge nella nota dell'Adsp di Genova - è una misura scaturita dall'attuazione dell'art. 7 comma 1 della legge 130/2018 e rappresenta un intervento nato dall'emergenza ma con la finalità di rafforzare un sistema portuale e logistico che, da un lato, rappresenta una risorsa indispensabile per il tessuto economico-sociale della Regione e, dall'altro, espande i propri effetti sull'hinterland del sistema».



Firmata nota congiunta per avvio ZLS 'Porto e Retroporto di Genova'

Genova, 19 marzo 2021 Il Presidente di **AdSP** Paolo Emilio Signorini, il Commissario Straordinario Marco Bucci e il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti hanno firmato una nota per sollecitare l'istituzione del Comitato di Indirizzo e dare avvio, quindi, all'operatività della Zona Logistica Semplificata (ZLS) istituita con la legge 130/2018. A seguito di un proficuo confronto che ha coinvolto i Ports of Genoa, Regione Liguria e Comune di Genova, nonché Regione Piemonte, Regione Lombardia e Regione Emilia Romagna, insieme a stakeholder pubblici e privati, è stato predisposto il Piano di Sviluppo Strategico. Il documento, che potrebbe essere posto fin da subito all'attenzione del Comitato di Indirizzo per l'approvazione e quindi l'avvio operativo della ZLS, rappresenta la sintesi del dialogo tra gli attori locali e territoriali. I contenuti del Piano sono già stati armonizzati nell'ambito della Pianificazione di Sistema che sta per essere finalizzata con l'approvazione del Documento di Pianificazione Strategica. Pur nelle molteplici evoluzioni che dal 2018 ad oggi hanno caratterizzato il dettato normativo, le Regioni hanno espresso fin da subito la richiesta di partecipazione all'organo di gestione della ZLS 'Porto e Retroporto di Genova' e ora si attende la nomina del Commissario di Governo e dei rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e del Ministero per il Sud e la Coesione territoriale. Il Piano di Sviluppo Strategico si articola in tre capitoli. Nel primo viene descritto lo scenario economico e logistico in cui si inserisce la Zona Logistica Semplificata; l'attenzione si focalizza sulle specializzazioni dell'ambito territoriale e sulle filiere economiche il cui sviluppo sarà promosso dalla ZLS. Il secondo capo si concentra principalmente sulla perimetrazione delle aree e sulle semplificazioni amministrative, mentre la terza sezione propone un modello di governance volto alla promozione commerciale e al supporto di potenziali investitori. Come evidenziato nel Piano di Sviluppo Strategico, la ZLS produrrebbe benefici in termini di semplificazioni e agevolazioni, con particolare riferimento allo snellimento delle procedure e all'autorizzazione unica, inoltre, la Zona Logistica Semplificata è orientata per attivare iniziative di marketing che abbiano come obiettivo la riqualificazione delle aree portuali e l'offerta di servizi ad alto valore aggiunto, la transizione al digitale e nuove tecnologie, e la sostenibilità sociale e ambientale delle attività logistiche e produttive. La ZLS è una misura scaturita dall'attuazione dell'art. 7 comma 1 della legge 130/2018 e rappresenta un intervento nato dall'emergenza ma con la finalità di rafforzare un sistema portuale e logistico che, da un lato rappresenta una risorsa indispensabile per il tessuto economico-sociale della Regione e, dall'altro, espande i propri effetti sull'hinterland del sistema.



Genova: Signorini, Bucci e Toti spingono per la Zona Logistica Semplificata

Genova Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini (nella foto), il commissario straordinario Marco Bucci e il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti hanno firmato una nota per sollecitare l'istituzione del Comitato di Indirizzo e dare avvio, quindi, all'operatività della Zona Logistica Semplificata (ZLS) istituita col decreto Genova. A seguito di un proficuo confronto che ha coinvolto l'Autorità portuale, Regione Liguria e Comune di Genova, nonché Regione Piemonte, Regione Lombardia e Regione Emilia Romagna, insieme a stakeholder pubblici e privati, è stato predisposto il Piano di Sviluppo Strategico. Il documento, che potrebbe essere posto fin da subito all'attenzione del Comitato di Indirizzo per l'approvazione e quindi l'avvio operativo della ZLS, rappresenta la sintesi del dialogo tra gli attori locali e territoriali.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Porto e istituzioni di Genova in pressing per avere la Zona Logistica Semplificata

Il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, il commissario straordinario, Marco Bucci, e il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, hanno firmato una nota per sollecitare l'istituzione del Comitato di indirizzo e dare avvio, quindi, all'operatività della Zona Logistica Semplificata (ZIs) istituita con la legge 130/2018. A seguito di un proficuo confronto che ha coinvolto i Ports of Genoa, Regione Liguria e Comune di Genova, nonché Regione Piemonte, Regione Lombardia e Regione Emilia Romagna, insieme a stakeholder pubblici e privati, è stato predisposto il Piano di Sviluppo Strategico spiega una nota. Il documento, che potrebbe essere posto fin da subito all'attenzione del Comitato di Indirizzo per l'approvazione e quindi l'avvio operativo della ZIs, rappresenta la sintesi del dialogo tra gli attori locali e territoriali. I contenuti del Piano sono già stati armonizzati nell'ambito della Pianificazione di Sistema che sta per essere finalizzata con l'approvazione del Documento di Pianificazione Strategica. Nella comunicazione si legge ancora: Pur nelle molteplici evoluzioni che dal 2018 ad oggi hanno caratterizzato il dettato normativo, le Regioni hanno espresso fin da subito la richiesta di partecipazione all'organo di gestione della ZIs Porto e Retroporto di Genova e ora si attende la nomina del Commissario di Governo e dei rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e del Ministero per il Sud e la Coesione territoriale. Il Piano di Sviluppo Strategico si articola in tre capitoli. Nel primo viene descritto lo scenario economico e logistico in cui si inserisce la Zona Logistica Semplificata; l'attenzione si focalizza sulle specializzazioni dell'ambito territoriale e sulle filiere economiche il cui sviluppo sarà promosso dalla ZIs. Il secondo capo si concentra principalmente sulla perimetrazione delle aree e sulle semplificazioni amministrative, mentre la terza sezione propone un modello di governance volto alla promozione commerciale e al supporto di potenziali investitori. Come evidenziato nel Piano di Sviluppo Strategico, la ZIs produrrebbe benefici in termini di semplificazioni e agevolazioni, con particolare riferimento allo snellimento delle procedure e all'autorizzazione unica aggiunge ancora la nota dei Ports of Genoa. Inoltre, la Zona Logistica Semplificata è un'occasione per attivare iniziative di marketing che abbiano come obiettivo anche la riqualificazione delle aree portuali e urbane attraverso servizi ad alto valore aggiunto, la transizione al digitale e nuove tecnologie, e la sostenibilità sociale e ambientale delle attività logistiche e produttive. La ZIs è una misura scaturita dall'attuazione dell'art. 7 comma 1 della legge 130/2018 e rappresenta un intervento nato dall'emergenza ma con la finalità di rafforzare un sistema portuale e logistico che, da un lato rappresenta una risorsa indispensabile per il tessuto economico-sociale della Regione e, dall'altro, espande i propri effetti sull'hinterland del sistema.



Porti: Genova, via libera della giunta al piano strategico Authority

quattro macroaree di pianificazione

Via libera dalla giunta comunale, su proposta degli assessori all' Urbanistica Simonetta Cenci e allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca, al documento di Pianificazione strategica dell' **Autorità di sistema** portuale Mar Ligure Occidentale. Il documento, che sarà presentato nelle commissioni congiunte IV -V e in due sessioni di commissione lunedì e mercoledì prossimi, per poi passare in consiglio, comprende quattro macroaree di pianificazione: aree portuali a servizio dello scalo, aree demaniali di interesse operativo portuale da co-pianificare, aree di interazione porto-città di carattere urbano, aree extra demaniali di rilevante interesse portuale oltre che urbano per cui è necessario il coinvolgimento, nella co-pianificazione, di tutti i soggetti portatori di interesse. Il documento è propedeutico al Piano regolatore portuale dello scalo di Genova. Il Comune di Genova, nell' ambito della fase partecipativa, ha indicato alcuni aspetti prioritari per lo sviluppo infrastrutturale, economico e ambientale del porto, definendo alcune linee di intervento. "Sono state individuate - spiega l' assessore Cenci - le aree di interazione porto-città e le aree demaniali di carattere urbano. Abbiamo indicato alcuni temi di co-pianificazione con l' **Autorità** portuale, sulla destinazione delle aree demaniali di interesse portuale e urbano, inserite nei grandi progetti della città, come il Waterfront di Levante, Hennebique e il ribaltamento a mare, che sono strategici nella visione della Genova del futuro". Sul Waterfront di Levante, l' obiettivo è completare il processo di delimitazione delle aree destinate a usi urbani e portuali, con conseguente utilizzo nella nuova darsena nautica. "Dal dialogo con l' **Autorità** di **sistema** portuale - ha detto Cenci - sono stati definiti il nuovo quartiere fieristico, gli affacci di pertinenza sui canali, il canale navigabile collegato a monte dalla passeggiata ciclopedonale dalla nuova darsena al Porto Antico, inserendo in un contesto funzionale alle attività e al rapporto con il tessuto urbano della filiera dei grandi yacht e riparazione navali". Nel documento di Pianificazione, il Comune di Genova pone l' attenzione al completamento degli interventi infrastrutturali dell' ultimo miglio, all' interno e all' esterno del porto, contenuti nel decreto Genova e nei successivi decreti attuativi, in particolare per la connessione tra il **sistema** infrastrutturale viario terrestre di Ponente e di Levante, ottimizzazione del traffico di attraversamento cittadino dei flussi collegati ai traghetti, al nuovo terminal crociere. "Le aree di interazione tra porto e città sono molteplici - spiega Maresca - la pianificazione condivisa è indispensabile per dare un nuovo impulso alla blue economy e nel contempo individuare un equilibrio di sviluppo sostenibile. I progetti di Prà Palmaro, le nuove possibilità di sviluppo per la nautica tra Pegli e Multedo, la riqualificazione di spiagge sdemanializzate, lo sviluppo di funzioni produttive sostenibili a Ponente sono tasselli fondamentali per l' idea di sviluppo portuale del futuro". Tra le aree portuali oggetto di co-pianificazione tra Comune e **Autorità** portuale anche la nuova diga foranea e la ricollocazione in porto dei depositi costieri, in linea con le decisioni prese nel 2020 dalle amministrazioni, preservando la sicurezza del tessuto produttivo e urbano circostante. "Sullo sviluppo logistico - conclude Maresca - bisogna accelerare sul completamento delle infrastrutture di interconnessione dell' ultimo miglio. Con la zona logistica semplificata, introdotta con il decreto Genova, la città potrà fruire di un' occasione importante per il rilancio di alcune aree portuali e retroportuali oggi sotto utilizzate e dal basso rendimento economico, trasformandole in una piattaforma logistica a servizio del primo porto del Mediterraneo, creando ricchezza per la città". (ANSA).



Genova, la giunta approva il documento di pianificazione strategica dell' Adsp

Via libera dalla giunta comunale, su proposta degli assessori all' Urbanistica Simonetta Cenci e allo Sviluppo economico **portuale** e logistico Francesco Maresca, al documento di Pianificazione strategica dell' **Autorità** di **sistema portuale** Mar Ligure Occidentale. Il documento, che sarà presentato nelle commissioni congiunte IV -V e in due sessioni di commissione lunedì e mercoledì prossimi, per poi passare in consiglio, comprende quattro macroaree di pianificazione: aree portuali a servizio dello scalo; aree demaniali di interesse operativo **portuale** da co-pianificare; aree di interazione porto-città di carattere urbano; aree extra demaniali di rilevante interesse **portuale** oltre che urbano per cui è necessario il coinvolgimento, nella co-pianificazione, di tutti i soggetti portatori di interesse. Il documento è propedeutico al Piano regolatore **portuale** dello scalo di Genova. Il Comune di Genova, nell' ambito della fase partecipativa, ha indicato alcuni aspetti prioritari per lo sviluppo infrastrutturale, economico e ambientale del porto, definendo alcune linee di intervento. «Sono state individuate - spiega l' assessore Cenci - le aree di interazione porto-città e le aree demaniali di carattere urbano, per le quali si demanda alla pianificazione comunale. Abbiamo indicato alcuni temi di co-pianificazione con l' **Autorità portuale**, sulla destinazione delle aree demaniali di interesse **portuale** e urbano, inserite nei grandi progetti della città, come il Waterfront di Levante, Hennebique e il ribaltamento a mare, che sono strategici nella visione della Genova del futuro». Sul Waterfront di Levante, l' obiettivo è completare il processo di delimitazione delle aree destinate a usi urbani e portuali, con conseguente utilizzo nella nuova darsena nautica. "Dal dialogo con l' **Autorità** di **sistema portuale** - dice l' assessore Cenci - sono stati definiti il nuovo quartiere fieristico, gli affacci di pertinenza sui canali, il canale navigabile costeggiato a monte dalla passeggiata ciclopedonale dalla nuova darsena al Porto Antico, inserendo in un contesto funzionale alle attività e al rapporto con il tessuto urbano della filiera dei grandi yacht e riparazione navali». Nel documento di Pianificazione, il Comune di Genova pone l' attenzione al completamento degli interventi infrastrutturali dell' ultimo miglio, all' interno e all' esterno del porto, contenuti nel decreto Genova e nei successivi decreti attuativi, in particolare per la connessione tra il **sistema** infrastrutturale viario terrestre di Ponente e di Levante, ottimizzazione del traffico di attraversamento cittadino dei flussi collegati ai traghetti, al nuovo terminal crociere. «Le aree di interazione tra porto e città sono molteplici - spiega l' assessore Maresca - la pianificazione condivisa tra amministrazione comunale e **autorità** di **sistema portuale**, ascoltando tutti i soggetti economici e le comunità coinvolte, è indispensabile per dare un nuovo impulso alla blue economy e nel contempo individuare un equilibrio di sviluppo sostenibile. I progetti di Prà Palmaro, le nuove possibilità di sviluppo per la nautica tra Pegli e Multedo, la riqualificazione di spiagge sdemanializzate, lo sviluppo di funzioni produttive sostenibili a Ponente sono tasselli fondamentali per l' idea di sviluppo **portuale** del futuro». Tra le aree portuali oggetto di co-pianificazione tra Comune e **Autorità portuale** anche la nuova diga foranea e la ricollocazione in porto dei depositi costieri, in linea con le decisioni prese nel 2020 dalle amministrazioni, preservando la sicurezza del tessuto produttivo e urbano circostante. «Sullo sviluppo logistico - conclude Maresca - bisogna accelerare sul completamento delle infrastrutture di interconnessione dell' ultimo miglio. Con la zona logistica semplificata, introdotta con il decreto Genova, la città potrà fruire di un' occasione importante per il rilancio di alcune aree portuali e retroportuali oggi sotto utilizzate e dal basso rendimento economico, trasformandole in una piattaforma



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

logistica a servizio del primo porto del Mediterraneo, creando ricchezza per la città».

Porto di Genova, il Comune approva il documento di pianificazione strategica

Via libera dalla giunta, poi passaggio in consiglio

Redazione

Genova . Via libera dalla giunta comunale, su proposta degli assessori all'Urbanistica Simonetta Cenci e allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca, al documento di pianificazione strategica dell' **Autorità di sistema portuale** Mar Ligure Occidentale . Il documento, che sarà presentato nelle commissioni congiunte IV -V e in due sessioni di commissione lunedì e mercoledì prossimi, per poi passare in consiglio, comprende quattro macroaree di pianificazione : aree portuali a servizio dello scalo; aree demaniali di interesse operativo portuale da co-pianificare; aree di interazione porto-città di carattere urbano; aree extra demaniali di rilevante interesse portuale oltre che urbano per cui è necessario il coinvolgimento, nella co-pianificazione, di tutti i soggetti portatori di interesse. Il documento è propedeutico al piano regolatore portuale dello scalo di Genova . Il Comune di Genova, nell' ambito della fase partecipativa, ha indicato alcuni aspetti prioritari per lo sviluppo infrastrutturale, economico e ambientale del porto, definendo alcune linee di intervento. 'Sono state individuate - spiega l' assessore Cenci - le aree di interazione porto-città e le aree demaniali di carattere urbano, per le quali si demanda alla pianificazione comunale. Abbiamo indicato alcuni temi di co-pianificazione con l' **Autorità portuale**, sulla destinazione delle aree demaniali di interesse portuale e urbano, inserite nei grandi progetti della città, come il Waterfront di Levante , Hennebique e il ribaltamento a mare, che sono strategici nella visione della Genova del futuro'. Sul Waterfront di Levante, l' obiettivo è completare il processo di delimitazione delle aree destinate a usi urbani e portuali, con conseguente utilizzo nella nuova darsena nautica. 'Dal dialogo con l' **Autorità di sistema portuale** - dice l' assessore Cenci - sono stati definiti il nuovo quartiere fieristico, gli affacci di pertinenza sui canali, il canale navigabile costeggiato a monte dalla passeggiata ciclopedonale dalla nuova darsena al Porto Antico, inserendo in un contesto funzionale alle attività e al rapporto con il tessuto urbano della filiera dei grandi yacht e riparazione navali'. Nel documento di pianificazione, il Comune di Genova pone l' attenzione al completamento degli interventi infrastrutturali dell' ultimo miglio, all' interno e all' esterno del porto, contenuti nel decreto Genova e nei successivi decreti attuativi, in particolare per la connessione tra il **sistema** infrastrutturale viario terrestre di Ponente e di Levante, ottimizzazione del traffico di attraversamento cittadino dei flussi collegati ai traghetti, al nuovo terminal crociere. 'Le aree di interazione tra porto e città sono molteplici - spiega l' assessore Maresca - la pianificazione condivisa tra amministrazione comunale e **autorità di sistema portuale**, ascoltando tutti i soggetti economici e le comunità coinvolte, è indispensabile per dare un nuovo impulso alla blue economy e nel contempo individuare un equilibrio di sviluppo sostenibile. I progetti di Pra'-Palmaro, le nuove possibilità di sviluppo per la nautica tra Pegli e Multedo, la riqualificazione di spiagge sdemanializzate, lo sviluppo di funzioni produttive sostenibili a Ponente sono tasselli fondamentali per l' idea di sviluppo portuale del futuro'. Tra le aree portuali oggetto di co-pianificazione tra Comune e **Autorità portuale** anche la nuova diga foranea e la ricollocazione in porto dei depositi costieri, in linea con le decisioni prese nel 2020 dalle amministrazioni, preservando la sicurezza del tessuto produttivo e urbano circostante. 'Sullo sviluppo logistico - conclude l' assessore Maresca - bisogna accelerare sul



completamento delle infrastrutture di interconnessione dell' ultimo miglio. Con la zona logistica semplificata, introdotta con il decreto Genova, la città potrà fruire di un' occasione importante per il rilancio di alcune aree portuali e retroportuali oggi sotto-utilizzate e dal basso rendimento economico, trasformandole in una



Genova Post

Genova, Voltri

piattaforma logistica a servizio del primo porto del Mediterraneo, creando ricchezza per la città'.

Porto di Genova, via libera dal Comune al piano strategico dell' authority

Quattro macro-aree di intervento. Il documento precede il Piano Regolatore dello scalo

Massimo Minella

Il porto viaggia spedito verso il suo piano regolatore. E il passo che lo precede, il documento di Pianificazione Strategica dell' authority, è stato approvato dalla giunta comunale su proposta degli assessori all' Urbanistica Simonetta Cenci e allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca. Si tratta di spingere il porto verso la sua integrazione reale con la città mettendo a disposizione risorse e progetti per il decollo di una vera "città portuale", obiettivo da tempo inseguito, ma mai realizzato pienamente. Per farlo, diventa fondamentale mettere a punto un' azione a tutto campo che da Levante a Ponente crei le condizioni per una svolta infrastrutturale. Si tratta di cancellare ogni possibile "collo di bottiglia", creare nuove infrastrutture di protezione del porto, a cominciare ovviamente dalla diga, di completare gli interventi di rigenerazione delle aree a filo di banchina, come per il Waterfront e l' Hennebique, solo per fare due esempi. Una sfida complessa che si proverà a vincere nel corso dei prossimi anni. Si parte comunque da lunedì il documento di pianificazione strategica che inizia il suo viaggio nelle commissioni congiunte IV -V e in due sessioni, lunedì e mercoledì, per poi passare in consiglio. All' interno del documento ecco svilupparsi un progetto che divide in quattro le macroaree di pianificazione: portuali a servizio dello scalo; demaniali di interesse operativo portuale da co-pianificare; di interazione porto-città di carattere urbano; extra demaniali di "rilevante interesse portuale oltre che urbano" per cui è necessario coinvolgere, nella co-pianificazione, tutti i soggetti cosiddetti "portatori di interesse". Una volta approvato il documento, si potrà procedere con il Piano regolatore portuale dello scalo. "Sono già state individuate - spiega l' assessore Cenci - le aree di interazione porto-città e le aree demaniali di carattere urbano. Abbiamo indicato alcuni temi di co-pianificazione con l' **Autorità portuale**, sulla destinazione delle aree demaniali di interesse portuale e urbano, inserite nei grandi progetti della città, come il Waterfront di Levante, Hennebique e il ribaltamento a mare, che sono strategici nella visione della Genova del futuro". Sul Waterfront di Levante, l' obiettivo è completare il processo di delimitazione delle aree destinate a usi urbani e portuali, con conseguente utilizzo nella nuova darsena nautica. "Dal dialogo con l' **Autorità di sistema portuale** - dice l' assessore Cenci - sono stati definiti il nuovo quartiere fieristico, gli affacci di pertinenza sui canali, il canale navigabile costeggiato a monte dalla passeggiata ciclopedonale dalla nuova darsena al Porto Antico, inserendo in un contesto funzionale alle attività e al rapporto con il tessuto urbano della filiera dei grandi yacht e riparazione navali". Fondamentale per Tursi completare quegli interventi infrastrutturali decisivi per favorire lo spostamento delle merci, a cominciare dall' ultimo miglio, già contenuti nel decreto Genova e nei successivi decreti attuativi, in particolare per la connessione tra il **sistema** infrastrutturale di Ponente e di Levante, l' ottimizzazione del traffico di attraversamento cittadino dei flussi collegati ai traghetti e al nuovo terminal crociere. "Le aree di interazione tra porto e città sono molteplici - spiega l' assessore Maresca - la pianificazione condivisa tra amministrazione comunale e **autorità di sistema portuale**, ascoltando tutti i soggetti economici e le comunità coinvolte, è indispensabile per dare un nuovo impulso alla blue economy e nel contempo individuare un equilibrio di sviluppo sostenibile. I progetti di Prà Palmaro, le nuove possibilità di sviluppo per la nautica tra Pegli e Multedo, la



riqualificazione di spiagge sdemanializzate, lo sviluppo di funzioni produttive sostenibili a Ponente sono tasselli fondamentali per l'idea di sviluppo **portuale** del futuro". Tra le aree portuali oggetto di co-pianificazione tra Comune e **Autorità portuale** anche la nuova diga foranea e la ricollocazione in porto



larepubblica.it (Genova)

Genova, Voltri

dei depositi costieri, in linea con le decisioni prese nel 2020 dalle amministrazioni, preservando la sicurezza del tessuto produttivo e urbano circostante. "Sullo sviluppo logistico - conclude l' assessore Maresca - bisogna accelerare sul completamento delle infrastrutture di interconnessione dell' ultimo miglio. Con la zona logistica semplificata, introdotta con il decreto Genova, la città potrà fruire di un' occasione importante per il rilancio di alcune aree portuali e retroportuali oggi sotto utilizzate e dal basso rendimento economico, trasformandole in una piattaforma logistica a servizio del primo porto del Mediterraneo, creando ricchezza per la città".

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

l' ad anselmo: «dobbiamo evitare interferenze con il traffico merci»

San Giorgio, asse con Grimaldi Tornano i passeggeri al terminal

Cominciati i lavori per accogliere camionisti e qualche auto: «Manca l' ok dell' Authority» Almeno due nuove mega navi ecologiche dell' armatore saranno schierate su Genova

SIMONE GALLOTTI

genova Non dovrebbero essere molte le cabine disponibili, ma è un primo passo. Il Terminal San Giorgio si sta preparando a gestire anche una porzione di traffico passeggeri.

«Parliamo di poche unità, previste peraltro da una delibera dell' **Autorità portuale** di una decina di anni fa» spiega Maurizio Anselmo, numero uno della banchina del porto di Sampierdarena.

Oggi le navi di Grimaldi che attraccano su quel terminal, imbarcano esclusivamente semi-rimorchi, la parte "merci" del camion, trasportandole verso le destinazioni previste dalle autostrade del Mare. Ora l' armatore vuole «ampliare la gamma dell' offerta» come spiega Anselmo, e così il terminal che appartiene alla galassia della famiglia Gavio, ha presentato una richiesta all' **Autorità di sistema portuale** per ottenere il via libera.

soprattutto camionisti, ma non solo«Noi con le autostrade del mare abbiamo la possibilità di movimentare anche passeggeri. È così dal 2009 e lo avevamo già fatto nel 2010 e l' anno successivo. Lo possiamo fare però in misura minoritaria rispetto alle merci» spiega Anselmo. «È nello stato delle cose, perché esiste un numero di autotrasportatori al seguito dei mezzi e a volte c' è un traffico residuale di passeggeri con le proprie automobili: così in futuro rifaremo quel traffico che già movimentavamo dieci anni fa. Si tratta di numeri ridotti che non snaturano il nostro terminal, che rimane prevalentemente merci». Le navi di Grimaldi quindi potranno accogliere anche alcune auto e i relativi passeggeri, ma su traghetti costruiti per portare merci, con poche cabine disponibili. «Non so se inizieremo già questa estate - ammette Anselmo - ma abbiamo cominciato a completare tutte le attività necessarie e comunque, richiamando quella delibera di dieci anni fa, diciamo che l' autorizzazione nei fatti già c' è». Ma da allora è cambiato molto, soprattutto per il Covid e per le misure necessarie per imbarcarsi in sicurezza. «Ora ci sono più investimenti da realizzare: il personale di controllo e di verifica, ad esempio.

Si tratta peraltro di investimenti che hanno senso se c' è un numero alto di passeggeri, sennò non ne vale la pena.

Siamo però convinti che sia necessario attrezzarsi anche per i traffici minoritari come quello dei passeggeri». Qualche lavoro è stato già realizzato: a Ponte Somalia è stata circoscritta un' area per gestire i passeggeri «ed evitare interferenze con il traffico delle merci». Si tratta della riattivazione dell' ex terminal frutta: in quella parte della banchina è tutto pronto «per l' eventuale attivazione del traffico passeggeri».

Manca ancora il via libera«L' Authority non si è però ancora espressa» ammette Anselmo. Manca l' ok: «Ma ha preso atto, ci ha fatto osservazioni, abbiamo risposto e c' è stato un confronto con i soggetti preposti». Sul fronte più operativo le rotte vanno ancora studiate, ma si baseranno su quelle già esistenti, sia per la destinazione che per la tipologia di nave. I traghetti solo passeggeri non arriveranno al terminal: «I turisti per la Sardegna? Non sono in previsione - dice Anselmo - In sostanza saranno gli autisti dei camion e qualche passeggero civile come facevamo già dieci anni fa».



Le nuove mega navi L' alleanza tra Grimaldi e San Giorgio si sta così saldando sempre di più. Anche questo passo sui passeggeri è solo il primo. Perché nelle prossime settimane dovrebbe esserci il salto di qualità: «Stiamo predisponendo da tempo l' accoglienza sulle nostre banchine per le nuove navi eco di ultima generazione di Grimaldi. Si tratta di unità dedicate solo alle merci, come quella schierata



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

su Livorno pochi giorni fa - dice il ceo del terminal -. Prossimamente entreranno in servizio un altro paio di navi e dovrebbero essere schierate su Genova.

Se saranno rispettati i piani, la prima dovrebbe arrivare prima dell' estate». Grimaldi sta cercando spazi a Genova anche a terra e intanto stringe il patto con il terminal.

--

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

l' ex segretario d' aste

«La lettera degli operatori? Sono opinioni infondate»

GENOVA; A. QUA.

Genova Pensare che società come Psa «si siano fatte imporre alcunché da chicchessia è francamente ridicolo».

Giambattista D' Aste, ex segretario dell' **Autorità portuale** di Genova, contesta la lettera di messa in mora dell' **Authority** recapitata a mano dai terminalisti al presidente del porto Paolo Signorini sulla gestione della Culmv dal 2013 a oggi. «Le opinioni giuridiche contenute - prosegue D' Aste - sono una più infondata dell' altra. Per arrivare a darvi qualche consistenza sono arrivati a sostenere che li avremmo sostanzialmente costretti a versare integrazioni alla Compagnia. Non corrisponde al vero. L' **Authority** non ha mai mancato di operare per risolvere i problemi. E non si è mai prevaricato nessuno. Certo anche che sia un compito con una pressione talvolta altissima, ma che non dipende dalle parti in causa: in porto comanda la merce. Una consegna in ritardo coinvolge migliaia di persone».

--A. Qua.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Sicurezza sul lavoro, al Terminal San Giorgio dimezzati gli incidenti

L'azienda genovese punta alla nuova certificazione ISO 45001 che costituisce lo standard di riferimento per il sistema di gestione della salute

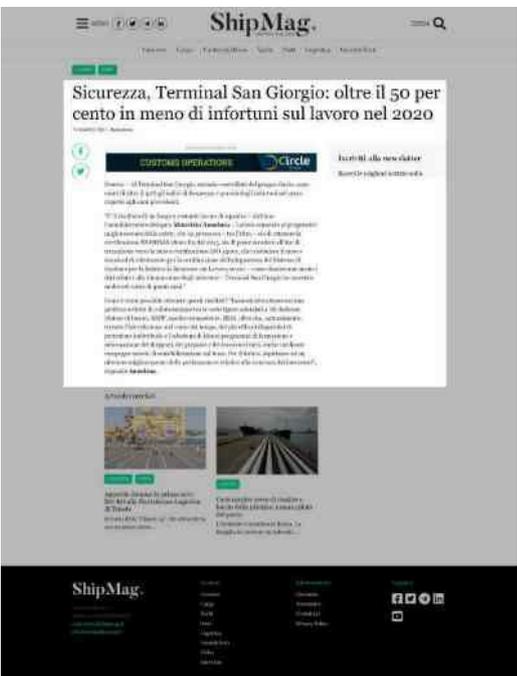
Dimezzati gli incidenti sul lavoro al Terminal San Giorgio del porto di Genova.

L'azienda controllata dal Gruppo Gavio ha annunciato un significativo calo - nell'ordine di oltre il 50% - degli indici di frequenza e gravità degli infortuni nel 2020 rispetto agli anni precedenti. "Tale importante riduzione ci rende particolarmente orgogliosi - dice l'amministratore delegato Maurizio Anselmo - in quanto siamo da sempre molto attenti al tema della sicurezza dei lavoratori, e questo è il risultato di un lungo e costante lavoro di squadra orientato al progressivo miglioramento della safety, che ha permesso - tra l'altro - sia di ottenere la certificazione BS OHSAS 18001 fin dal 2015, sia di poter accedere all'iter di transizione verso la nuova certificazione ISO 45001, che costituisce il nuovo standard di riferimento per la certificazione dell'adeguatezza del Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul Lavoro, su cui - come dimostrano anche i dati relativi alla diminuzione degli infortuni - Terminal San Giorgio ha investito molto nel corso di questi anni". La sensibile diminuzione degli incidenti è stata ottenuta attraverso una proficua attività di collaborazione tra le varie figure aziendali a ciò dedicate (datore di lavoro, RSPP, medico competente, RLS), oltre che, naturalmente, tramite l'introduzione, nel corso del tempo, dei più efficaci dispositivi di protezione individuale e l'adozione di idonei programmi di formazione e informazione dei dirigenti, dei preposti e dei lavoratori tutti, anche mediante campagne mirate di sensibilizzazione sul tema.



Sicurezza, Terminal San Giorgio: oltre il 50 per cento in meno di infortuni sul lavoro nel 2020

Genova Al Terminal San Giorgio, azienda controllata del gruppo Gavio, sono calati di oltre il 50% gli indici di frequenza e gravità degli infortuni nel 2020 rispetto agli anni precedenti. E' il risultato di un lungo e costante lavoro di squadra dichiara l'amministratore delegato Maurizio Anselmo -. Lavoro orientato al progressivo miglioramento della safety, che ha permesso tra l'altro sia di ottenere la certificazione BS OHSAS 18001 fin dal 2015, sia di poter accedere all'iter di transizione verso la nuova certificazione ISO 45001, che costituisce il nuovo standard di riferimento per la certificazione dell'adeguatezza del Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul Lavoro, su cui come dimostrano anche i dati relativi alla diminuzione degli infortuni Terminal San Giorgio ha investito molto nel corso di questi anni. Come è stato possibile ottenere questi risultati? Innanzitutto attraverso una proficua attività di collaborazione tra le varie figure aziendali a ciò dedicate (datore di lavoro, RSPP, medico competente, RLS), oltre che, naturalmente, tramite l'introduzione, nel corso del tempo, dei più efficaci dispositivi di protezione individuale e l'adozione di idonei programmi di formazione e informazione dei dirigenti, dei preposti e dei lavoratori tutti, anche mediante campagne mirate di sensibilizzazione sul tema. Per il futuro, aspiriamo ad un ulteriore miglioramento delle performances relative alla sicurezza dei lavoratori, risponde Anselmo.



Economia

Nel porto c'è spazio per un polo chimico-farmaceutico

Per chi non se ne è accorto, il **porto** di **Ravenna**, tanto bistrattato dalla Regione Emilia (mai) Romagna, a favore di La Spezia, ha garantito nei tempi di lockdown, l' approvvigionamento alimentare e non, di buona parte del territorio padano. Il **porto** di **Ravenna**, si è qualificato da solo, confermato, caso mai ce ne fosse ancora bisogno, senza aiuti, come strategico per l' Italia, per la Pianura Padana. C' è un' area, in questo **porto**, dove l' industria chimica la fa ancora da padrona: l' ex raffineria Sarom, ove strategicamente potrebbe essere valorizzato, un polo dell' industria chimica-farmaceutica e/o di grandi depositi alimentari strategici. La regione Emilia-Romagna, incentivi con ogni mezzo, promuova quest' area, invece di regalare denari a La Spezia; crei condizioni di appetibilità, la renda attrattiva alle grandi industrie farmaceutiche e/o alimentari, che vogliono investire; pianifichi un sistema di sicurezza regionale strategico, volto alla rigenerazione dell' intero **porto**. Naturalmente, ad un sistema strategico, serve la viabilità, ferro, gomma, acqua, intermodale.

Dai cassetti della E55, dove ci ha confinato l' ex ministro Del Rio, si proponga una autostrada ferro-gomma, Rimini Venezia, passando per **Ravenna**. Come noto, un **porto** è tale, se lo è il suo retroterra infrastrutturale.

Daniele Vistoli architetto.



Ravenna Coraggiosa chiede all' Autorità Portuale di studiare un progetto di "Green Port"

La lista civica pensa a "un progetto che in primo luogo acceleri il percorso di innovazione per una più forte sinergia fra il porto e il sistema ferroviario"

Venerdì 19 marzo, in occasione della Giornata Mondiale di Azione sul Clima, il coordinamento di Ravenna Coraggiosa, la neonata formazione politica a sostegno della candidatura a sindaco di Michele De Pascale, ha inviato una lettera aperta al Presidente dell' **Autorità Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi. La nuova lista civica, dopo aver espresso apprezzamento per l' impegno sul nuovo Hub **portuale** "che prevede l' approfondimento fondali del Candiano e nuove banchine finalizzate a rendere più moderno e competitivo il porto di Ravenna con effetti positivi per il lavoro e per le imprese - e dopo aver evidenziato che - le risorse europee finanziate con il Recovery Fund possono rappresentare una importante occasione non solo per migliorare ulteriormente il nostro Porto e i sistemi logistici ad esso collegati ma anche per compiere un passo avanti nella transizione ecologica del nostro sviluppo", Ravenna Coraggiosa auspica che l' **Autorità Portuale** possa verificare la fattibilità e coordinare la presentazione di un progetto di alta qualità sui temi del "Green Port". "Un progetto che in primo luogo acceleri il percorso di innovazione per una più forte sinergia fra il porto e il sistema ferroviario al fine di spostare quote importanti di merci su treno, realizzando le opere necessarie per completare e migliorare i collegamenti ferroviari in destra e in sinistra canale. Riteniamo utile affiancare alla realizzazione di quanto già concordato con RFI anche possibili azioni di incentivazione economica. Si deve rendere più appetibile per tutti i terminalisti l' utilizzo del treno nella movimentazione delle merci da e per i propri terminal, affiancando i contributi economici già messi in campo da Governo e Regione. Allo stesso tempo potrebbe essere l' occasione di affrontare anche altre priorità per migliorare la sostenibilità ambientale del sistema **portuale**. Pensiamo ad esempio al completamento del sistema depurativo, alla realizzazione dell' impianto per il recupero delle sabbie portuali, allo sviluppo delle energie rinnovabili, alla progressiva elettrificazione delle banchine, all' impiego graduale di sistemi di mobilità e di mezzi operativi elettrici in sostituzione di quelli a gasolio. Pensiamo al miglioramento dei progetti volti allo sviluppo della futura Stazione Marittima Crocieristica e del potenziale valore aggiunto di una sinergia con le aree naturalistiche della Baiona e del Piombone, con le attività residenziali e turistiche di Marina di Ravenna e dei Lidi Nord. Pensiamo anche ad aprire ragionamenti su aspetti "immateriali" come la costruzione del mobility manager del comparto, la valorizzazione di politiche per il miglioramento dei percorsi casa- lavoro per le tante persone che ogni mattina si recano nel nostro porto e nelle aziende dell' area **portuale**. Noi di Ravenna Coraggiosa riteniamo che interventi di questo tipo potrebbero contribuire a rendere il Porto di Ravenna uno dei porti più avanzati e competitivi d' Europa".

RAVENNA TODAY Politica

Ravenna Coraggiosa chiede all'Autorità Portuale di studiare un progetto di "Green Port"

La lista civica pensa a "un progetto che in primo luogo acceleri il percorso di innovazione per una più forte sinergia fra il porto e il sistema ferroviario"

I più letti di oggi

- 1 La Regione di piazza alla regione italiana. Il ministro "Economico di portuale"
- 2 Chiudi amministrativa. Politica di cambio di governo. "Economico di portuale"
- 3 Alleanza: "Ritorno di attività di sviluppo"
- 4 "A norma di legge" (art. 101) del sistema di portuale

Venerdì 19 marzo, in occasione della Giornata Mondiale di Azione sul Clima, il coordinamento di Ravenna Coraggiosa, la neonata formazione politica a sostegno della candidatura a sindaco di Michele De Pascale, ha inviato una lettera aperta al Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi. La nuova lista civica, dopo aver espresso apprezzamento per l'impegno sul nuovo Hub portuale "che prevede l'approfondimento fondali del Candiano e nuove banchine finalizzate a rendere più moderno e competitivo il porto di Ravenna con effetti positivi per il lavoro e per le imprese - e dopo aver evidenziato che - le risorse europee finanziate con il Recovery Fund possono rappresentare una importante occasione non solo per migliorare ulteriormente il nostro Porto e i sistemi logistici ad esso collegati ma anche per compiere un passo avanti nella transizione ecologica del nostro sviluppo", Ravenna Coraggiosa auspica che l'Autorità Portuale possa verificare la fattibilità e coordinare la presentazione di un progetto di alta qualità sui temi del "Green Port".

"Un progetto che in primo luogo acceleri il percorso di innovazione per una più forte sinergia fra il porto e il sistema ferroviario al fine di spostare quote importanti di merci su treno, realizzando le opere necessarie per completare e migliorare i collegamenti ferroviari in destra e in sinistra canale. Riteniamo utile affiancare alla realizzazione di quanto già concordato con RFI anche possibili azioni di incentivazione economica. Si deve rendere più appetibile per tutti i terminalisti l'utilizzo del treno nella movimentazione delle merci da e per i propri terminal, affiancando i contributi economici già messi in campo da Governo e Regione. Allo stesso tempo potrebbe essere l'occasione di affrontare anche altre priorità per migliorare la sostenibilità ambientale del sistema portuale.

Pensiamo ad esempio al completamento del sistema depurativo, alla realizzazione dell'impianto per il recupero delle sabbie portuali, allo sviluppo delle energie rinnovabili, alla progressiva elettrificazione delle banchine, all'impiego graduale di sistemi di mobilità e di mezzi operativi elettrici in sostituzione di quelli a gasolio. Pensiamo al miglioramento dei progetti volti allo sviluppo della futura Stazione Marittima Crocieristica e del potenziale valore aggiunto di una sinergia con le aree naturalistiche della Baiona e del Piombone, con le attività residenziali e turistiche di Marina di Ravenna e dei Lidi Nord. Pensiamo anche ad aprire ragionamenti su aspetti "immateriali" come la costruzione del mobility manager del comparto, la valorizzazione di politiche per il miglioramento dei percorsi casa- lavoro per le tante persone che ogni mattina si recano nel nostro porto e nelle aziende dell'area portuale. Noi di Ravenna Coraggiosa riteniamo che interventi di questo tipo potrebbero contribuire a rendere il Porto di Ravenna uno dei porti più avanzati e competitivi d'Europa".

Lettera aperta al Presidente di Autorità Portuale perchè il Porto di Ravenna diventi "Green"

Redazione

Questa mattina, in occasione della Giornata Mondiale di Azione sul Clima, il coordinamento di Ravenna Coraggiosa, la neonata formazione politica a sostegno della candidatura a sindaco di Michele De Pascale, ha inviato una lettera aperta al Presidente dell' **Autorità Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi. In particolare, dopo aver espresso apprezzamento per l' impegno sul nuovo Hub **portuale** 'che prevede l' approfondimento fondali del Candiano e nuove banchine finalizzate a rendere più moderno e competitivo il porto di Ravenna con effetti positivi per il lavoro e per le imprese', e dopo aver evidenziato che 'le risorse europee finanziate con il Recovery Fund possono rappresentare una importante occasione non solo per migliorare ulteriormente il nostro Porto e i sistemi logistici ad esso collegati ma anche per compiere un passo avanti nella transizione ecologica del nostro sviluppo', Ravenna Coraggiosa si augura che l' **Autorità Portuale** - in sinergia con altre realtà territoriali - possa verificare la fattibilità e coordinare la presentazione di un progetto di alta qualità sui temi del 'Green Port'. 'Un progetto - si legge nella nota - che in primo luogo accelera il percorso di innovazione per una più forte sinergia fra il

porto e il sistema ferroviario al fine di spostare quote importanti di merci su treno, realizzando le opere necessarie per completare e migliorare i collegamenti ferroviari in destra e in sinistra canale. Riteniamo utile affiancare alla realizzazione di quanto già concordato con RFI anche possibili azioni di incentivazione economica'. 'Si deve rendere più appetibile per tutti i terminalisti l' utilizzo del treno nella movimentazione delle merci da e per i propri terminal - spiegano da Ravenna Coraggiosa -, affiancando i contributi economici già messi in campo da Governo e Regione. Allo stesso tempo potrebbe essere l' occasione di affrontare anche altre priorità per migliorare la sostenibilità ambientale del sistema **portuale**. Pensiamo ad esempio al completamento del sistema depurativo, alla realizzazione dell' impianto per il recupero delle sabbie portuali, allo sviluppo delle energie rinnovabili, alla progressiva elettrificazione delle banchine, all' impiego graduale di sistemi di mobilità e di mezzi operativi elettrici in sostituzione di quelli a gasolio'. 'Pensiamo al miglioramento dei progetti volti allo sviluppo della futura Stazione Marittima Crocieristica e del potenziale valore aggiunto di una sinergia con le aree naturalistiche della Baiona e del Piombone, con le attività residenziali e turistiche di Marina di Ravenna e dei Lidi Nord - continuano -. Pensiamo anche ad aprire ragionamenti su aspetti 'immateriali' come la costruzione del mobility manager del comparto, la valorizzazione di politiche per il miglioramento dei percorsi casa- lavoro per le tante persone che ogni mattina si recano nel nostro porto e nelle aziende dell' area **portuale**. Noi di Ravenna Coraggiosa riteniamo che interventi di questo tipo potrebbero contribuire a rendere il Porto di Ravenna uno dei porti più avanzati e competitivi d' Europa'.



IL MORO HA TRASLOCATO

RAVENNA . Trasloco ieri per il Moro di Venezia. A 30 anni dalla sua epopea in America's Cup la barca di Raul Gardini ieri è stata ricollocata nella testata della Candiano. Covid permettendo nei prossimi mesi l' **Autorità portuale** sta pensando di ricordare quella grande epoca della vela italiana con alcune manifestazioni. FOTO FIORENTINI

Corriere Romagna
AGENDA RAVENNA

LA LETTERA DEL GIORNO
Addio Crepani grande cervese
Servizi on line, cambiano le modalità per le credenziali
Allerta meteo fino alla mezzanotte
Parità di genere, incontri on line

IL MORO HA TRASLOCATO
GRANDI MANOVRE IN SARDEGNA



Catering, premiata azienda di Russi

Corriere Romagna
Lunedì 22 marzo 2021, ore 18:00
Ravenna - Imola - 16 pagine
€ 1,50
www.corriere.com

Il Resto del Carlino

Ravenna

Il 'Moro' diventa un monumento di Ravenna

La storica barca di Gardini, protagonista nel 1992 in Coppa America, trasferita in darsena di città: un'installazione nuova, anche per i turisti

di Lorenzo Tazzari RAVENNA Nei giorni in cui la nutrita rappresentanza di romagnoli del team Luna Rossa si prepara al ritorno in Italia dalla Nuova Zelanda, dove la barca italiana ha perso con onore la sfida di Coppa America, un'altra eroina ravennate di questa storica sfida velica torna a far parlare di sé. Si tratta del Moro di Venezia III, probabilmente lo scafo più veloce dei 5 fatti costruire da Raul Gardini per la campagna di Coppa America del 1992 a San Diego. Scafo rosso, con la testa dorata del leone disegnata sul bordo, il Moro III ha lasciato ieri lo spazio che occupava davanti alla sede dell' **Autorità di sistema portuale**, per essere ospitato nel nuovo invaso in fase di allestimento a due passi della parte terminale del Canale Candiano, in darsena di città.

Qui, fino alla fine degli anni 50, ormeggiavano le navi che portavano le merci a quello che allora era il porto di Ravenna. Oggi è uno dei quartieri con il più alto potenziale di sviluppo. E il Moro III darà il benvenuto a nuovi e vecchi frequentatori.

«Abbiamo restituito alla città di Ravenna - commenta il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Daniele Rossi, che insieme al Comune ha deciso la nuova collocazione - un simbolo che ha segnato un' epoca.

Ora è ben visibile ai ravennati e ai turisti. Era giusto che la città se ne riappropriasse perché è un' opera dell' ingegno e della passione, è la storia di Raul Gardini». La nuova collocazione, una volta completato l' invaso, sarà in legno marino e vetro. Ci vorrà ancora un mese per completare l' opera. Per l' inaugurazione bisognerà attendere che cessi l' allarme pandemico.

Il Moro III, acquistato da Diego Della Valle dopo la campagna di Coppa America del 1992, è dal 2008 di proprietà dell' **Autorità Portuale** di Ravenna. Nel 2013 venne trasferito lungo il Candiano, dal Cantiere Pier 12 alla sede dell' ente **portuale**. I ravennati si accalcarono lungo il molo di via D' Alaggio per applaudirne il passaggio. Adesso assume il ruolo di 'monumento' alla vela e dell' intraprendenza di chi accetta le grandi sfide. Come ha scritto Antonio Vettese nei volumi dedicati all' 'America' s Cup, e in un lungo testo pubblicato sul sito della Fondazione Raul Gardini, la storia del Moro III è tutta da raccontare.

La decisione di affidare a Tencara la costruzione di questa barca viene con la consapevolezza del team guidato da Paul Cayard che il Moro II è troppo lento. Al cantiere vengono date nuove indicazioni. Le scelte premiano subito. Moro III vince il Campionato del Mondo per barche di Coppa America.

«Il Moro III è decisamente il più veloce della flotta - racconta Vettese - Diventa immediatamente il riferimento per tutti gli avversari che ne vogliono scoprire le proporzioni. E ci riescono». Ecco il perché: «Quando viene messo a terra è di fianco a un container, un oggetto di misura fissa. Gli americani, confrontando le misure, riescono ad avvicinarsi molto alle dimensioni effettive. Anche loro hanno già costruito tre barche: la quarta sarà molto vicina al Moro per prestazioni. Aver mostrato senza troppe reticenze la velocità non è stata una scelta molto felice».



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Il Moro si avvicina al cuore della città

La gloriosa barca ha traslocato in testa al Candiano. Ieri mattina le delicate operazioni. Ora sarà realizzata la struttura per contenerla

Moro III è nella nuova sede in testata del Candiano, Darsena di città. Ieri mattina ha lasciato lo spazio davanti alla sede dell' **Autorità di sistema portuale**, per la nuova location. Qui, fino alla fine degli anni 50, ormeggiavano le navi che portavano le merci a quello che allora era il porto di Ravenna. Oggi è uno dei quartieri con il più alto potenziale di sviluppo. E il Moro III darà il benvenuto a nuovi e vecchi frequentatori. La nuova sede, per ora, è ancora allo stato grezzo, ma nel giro di poche settimane la nuova collocazione sarà in legno marino e vetro, il tutto valorizzato da una adeguata illuminazione. Per la cerimonia di inaugurazione bisognerà attendere che cessi l'allarme pandemico.

L'operazione di spostamento è stata e sarà curata con perizia da Compagnia **Portuale** di Ravenna, Gruppo Baldini e Acmar.

«Abbiamo restituito alla città di Ravenna - commenta il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Daniele Rossi, che insieme al Comune ha deciso la nuova collocazione - un simbolo che ha segnato un'epoca.

Ora è ben visibile ai ravennati e ai turisti. Era giusto che la città se ne riappropriasse perché è un'opera dell'ingegno e della passione, è la storia di Raul Gardini».

E l'assessore a lavori Pubblici e Sport, Roberto Fagnani: «È un momento emozionante perché questa gloriosa imbarcazione torna nel cuore della città, nel punto in cui l'acqua, l'ambiente naturale del Moro, incontra la terra. È un motivo d'orgoglio per lo sport italiano e per i ravennati».

Il Moro III, acquistato da Diego Della Valle dopo la campagna di Coppa America del 1992, è dal 2008 di proprietà dell' **Autorità Portuale** di Ravenna. Nel 2013 venne trasferito lungo il Candiano, dal Cantiere Pier 12 alla sede dell'ente **portuale**. Durante il tragitto, i ravennati si accalcarono lungo il molo di via D'Alaggio per applaudirne il passaggio.

In carriera, l'imbarcazione di Raul Gardini ha vinto il Campionato Mondiale classe Coppa America. Una vittoria che, paradossalmente, frenò le vere ambizioni di questa barca che scoprì troppo presto le sue elevate prestazioni, consentendo soprattutto agli americani di America 3 di modificare la barca.

lo. tazz.



Lugonotizie

Ravenna

Darsena di Ravenna. Il Moro di Venezia III è ora in Testata Candiano

Il Moro di Venezia III è da questa mattina in Testata Candiano. È stato effettuato quest'oggi, 19 marzo, lo spostamento del 'Moro di Venezia III' dal

Redazione

Il Moro di Venezia III è da questa mattina in Testata Candiano . È stato effettuato quest'oggi, 19 marzo, lo spostamento del 'Moro di Venezia III' dal parcheggio della sede dell' **Autorità** di **Sistema portuale** del **Mare Adriatico** centro settentrionale alla testata della Darsena di Ravenna. L'operazione di spostamento è stata realizzata grazie all'intervento della Compagnia **Portuale** di Ravenna, del Gruppo Baldini e di ACMAR. di 7 Galleria fotografica Moro di Venezia - spostamento in Testata Candiano Posta nella sua nuova collocazione, l'imbarcazione rimarrà ancora 'area di cantiere' fino a quando non saranno completate tutte le opere necessarie a mettere in sicurezza l'area (ossia la struttura di contenimento in vetro, la pedana in legno ed il relativo **sistema** di illuminazione). Nessuna cerimonia inaugurale ha accompagnato il nuovo posizionamento, poichè come spiegato all' **Autorità Portuale** 'in ragione della drammatica situazione che da ormai più di un anno stiamo vivendo, date le restrizioni vigenti si è ritenuto di rimandare ad un successivo momento ogni cerimonia'.

Ravennanotizie.it
the leading company in local digital advertising

Darsena di Ravenna. Il Moro di Venezia III è ora in Testata Candiano **fotogallery**

di Redazione - 19 Marzo 2021 - 13:35

PIÙ informazioni
 ▶ darsena ▶ il moro di venezia ▶ testata candiano
 ▶ ravenna

Il Moro di Venezia III è da questa mattina in Testata Candiano. È stato effettuato quest'oggi, 19 marzo, lo spostamento del 'Moro di Venezia III' dal parcheggio della sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale alla testata della Darsena di Ravenna.

L'operazione di spostamento è stata realizzata grazie all'intervento della Compagnia Portuale di Ravenna, del Gruppo Baldini e di ACMAR.

GALLERIA FOTOGRAFICA: Moro di Venezia - spostamento in Testata Candiano

Posta nella sua nuova collocazione, l'imbarcazione rimarrà ancora "area di cantiere" fino a quando non saranno completate tutte le opere necessarie a mettere in sicurezza l'area (ovvero la struttura di contenimento in vetro, la pedana in legno ed il relativo sistema di illuminazione).

Nessuna cerimonia inaugurale ha accompagnato il nuovo posizionamento, poichè come spiegato all'Autorità Portuale 'in

Coronavirus a Ravenna: 218 casi di cui 140 sintomatici e 3 morti, due guarigioni e tre ricoveri

Cielo sereno sulla provincia di Ravenna oggi, venerdì 19 marzo

RAmeteo
Ravenna 10°C 2°C

GUARDA IL METEO DELLA TUA CITTÀ

Il Moro di Venezia approda in Darsena. De Pascale: "Tutti potranno ammirare la mitica imbarcazione"

"Il luogo non è scelto a caso: il Moro contribuisce a valorizzare ulteriormente un' area del cuore dei ravennati", commenta il sindaco De Pascale

Venerdì 19 marzo sono iniziati i lavori di ricollocamento del "Moro di Venezia III" dal parcheggio della sede dell' **Autorità di Sistema Portuale** alla testata della Darsena di città, che diventerà la nuova "casa" per questa imbarcazione leggendaria. "La nostra città vanta una tradizione di mare, una vocazione ed un' esperienza velica, un rapporto con l' acqua e con la portualità che hanno radici profondissime, e il Moro di Venezia III, primo campione mondiale della classe Coppa America, ne è sintesi eccellente - afferma sui social il sindaco di Ravenna Michele De Pascale -. Un affascinante simbolo dell' identità cittadina che va valorizzato, tutelato e promosso; per questo insieme all' **Autorità di sistema portuale**, abbiamo deciso di collocarlo in testa al Canale Candiano, posizionato in una struttura in acciaio e vetro ad alta resistenza. In questo modo tutti potranno ammirare la mitica imbarcazione voluta Raul Gardini tutto l' anno e, grazie al suggestivo **sistema** di illuminazione anche con il buio". "Il luogo non è scelto a caso - conclude il primo cittadino di Ravenna -, il Moro III contribuisce a valorizzare ulteriormente un' area del cuore dei ravennati, quella della Darsena di città, oggetto di altri recenti importantissimi interventi in termini di rigenerazione e riqualificazione".

The screenshot shows the article on the Ravenna Today website. The main headline is "Il Moro di Venezia approda in Darsena. De Pascale: 'Tutti potranno ammirare la mitica imbarcazione'". Below the headline is a sub-headline: "Il luogo non è scelto a caso: il Moro contribuisce a valorizzare ulteriormente un' area del cuore dei ravennati", commenta il sindaco De Pascale". The article text is partially visible, starting with "Venerdì 19 marzo sono iniziati i lavori di ricollocamento del 'Moro di Venezia III' dal parcheggio della sede dell'Autorità di Sistema Portuale alla testata della Darsena di città, che diventerà la nuova 'casa' per questa imbarcazione leggendaria." The website interface includes a navigation bar with "RAVENNA TODAY" and "Cronaca", a sidebar with "I più letti di oggi", and a footer with "In evidenza" and "Persone".

Il "Moro di Venezia" spostato nella testata della Darsena: le FOTO

Ibolognesi

La storica imbarcazione è stata spostata questa mattina, venerdì 19 marzo, dal parcheggio della sede dell'**Autorità di Sistema Portuale** Nella mattinata di oggi, venerdì 19 marzo, è stato effettuato lo spostamento del Moro di Venezia III dal parcheggio della sede dell'**Autorità di Sistema Portuale** alla testata della Darsena di città. L'operazione è stata realizzata grazie all'intervento della Compagnia **Portuale** di Ravenna, del Gruppo Baldini e di **ACMAR**, che l'**Autorità Portuale** desidera sentitamente ringraziare. L'imbarcazione, anche una volta posta nella sua nuova collocazione, rimarrà ancora area di cantiere fino a quando non saranno completate tutte le opere necessarie a mettere in sicurezza l'area (ossia la struttura di contenimento in vetro, la pedana in legno ed il relativo **sistema** di illuminazione). Per queste motivazioni la cerimonia inaugurale è stata rimandata.

The screenshot shows the website interface for Ravenna24Ore.it. The main article is titled "Il 'Moro di Venezia' spostato nella testata della Darsena: le FOTO". Below the title is a large photograph of the "Moro di Venezia" ship being moved by a red truck. To the right of the main image are several smaller article teasers, including "Il 'Moro di Venezia' spostato nella testata della Darsena: le FOTO", "Walter per i settori più colpiti dalla pandemia: la Giunta regionale presenta un progetto...", "Vaccinazioni anti-Covid: Mirafioranda mette a disposizione un'area per allestire un centro vaccini", and "Il Ponte Teodorico riparte venerdì 26 marzo". At the bottom of the page, there is a "La gallery fotografica" section and a "Iscriviti alla Newsletter per essere sempre informato!" form.

Giornata storica per Ravenna: il Moro di Venezia è stato spostato nella nuova sede in testa alla Darsena

Sono iniziate questa mattina le operazioni di spostamento della storica imbarcazione appartenuta a Raul Gardini e vincitrice della Coppa America nel 1992 "Moro III". La barca, acquistata dall' **Autorità Portuale** nel 2008, sarà ora maggiormente fruibile dai ravennati e dai turisti nella nuova sede realizzata in testa alla Darsena, che prossimamente verrà completata con una pedana in legno, una protezione in vetro e un sistema di illuminazione. L' imbarcazione, trasportata via terra grazie all' utilizzo di specifici mezzi, svetta ora sulla Darsena in attesa dell' inaugurazione ufficiale che verrà programmata appena la situazione sanitaria legata all' emergenza Coronavirus lo consentirà. L' **Autorità Portuale**, che dal 2013 fino ad oggi ha ospitato l' imbarcazione all' esterno della propria sede, ha espresso grande soddisfazione per la nuova collocazione della barca, che sarà ora maggiormente vicina alla cittadinanza.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Il comandante e il 2° Ufficiale di Macchina al lavoro da circa 20 mesi di fila

Irregolarità, la Capitaneria blocca una nave in porto

Carrara. Una nave battente bandiera St. Vincent and Grenadine, è stata sottoposta a fermo amministrativo nel porto di Marina di Carrara. Motivo, come si spiega in una nota, «per molteplici irregolarità che mettevano a repentaglio la sicurezza della nave e del suo equipaggio». La nave, ispezionata dal personale del nucleo Port State Control della Capitaneria di Porto di Marina, sotto il diretto coordinamento della Direzione Marittima di Livorno, ha ormeggiato in porto nella mattinata del 17 marzo per lo svolgimento di operazioni commerciali. L'ispezione, si fa notare, ha fatto registrare 12 irregolarità di cui 6, particolarmente gravi, hanno determinato il "fermo" della nave in porto fino ad avvenuta ripristino delle condizioni standard di sicurezza.

Tra le gravi mancanze riscontrate è stata rilevata anche la permanenza a bordo del Comandante e del 2° Ufficiale di macchina per circa 20 mesi continuativi e senza alcun contratto di arruolamento in corso di validità, il tutto in violazione della "Convenzione sul lavoro marittimo" del 2006 e delle linee guida della International Labour Organization che hanno previsto un obbligo tassativo per le Compagnie armatrici di non eccedere il limite continuativo di 14 mesi, già esteso in via eccezionale rispetto ai 12 mesi previsti, proprio per ovviare alle contingenti difficoltà degli avvicendamenti tra gli equipaggi, in ragione della pandemia da Covid-19.

«Questa è la prima nave detenuta questo anno nel porto di Marina di Carrara - commenta il comandante della Capitaneria di Porto C.f. (Cp) Luciano Giuseppe Aloia - tuttavia le ispezioni sino ad oggi condotte stanno evidenziando come anche la gestione delle navi, in termini di manutenzioni tecniche e di equipaggi, stia risentendo degli effetti della pandemia. Proprio il fattore umano, oggi, è l'elemento più a rischio, perché la continua permanenza a bordo degli equipaggi, l'impossibilità di scendere nei porti, seppur per poche ore di svago, nonché l'impossibilità di raggiungere le proprie famiglie o gli affetti per difficoltà negli avvicendamenti, affaticano in modo abnorme i marittimi con importanti riflessi sulla loro fatica e serenità mentale. Proprio per questo motivo tutte le Istituzioni, ai vari livelli, stanno in questo momento richiamando l'attenzione sul rispetto dei diritti dei lavoratori marittimi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

Industria e logistica dentro la stessa casa Ecco l'ecosistema-porto

MAURO ZUCHELLI

LIVORNO. Il porto non più come un punto bensì come un **sistema**, anzi un ecosistema: via il vecchio identikit puramente commerciale-distributivo, c'è da intrecciare logistica e industria. È la trasformazione indotta dalla pandemia: se estesa al pianeta la catena della fornitura ha mostrato le proprie fragilità, si teorizza ora una "regionalizzazione della globalizzazione" che potrebbe riportare qui da noi molte delle produzioni che erano state trasferite dall'altra parte del mondo perché laggiù il costo del lavoro è basso. È questo il menù dell'evento on-line sul canale Youtube del Comune di Livorno, che ha messo al centro il rapporto con città, territorio e comunità. Con Piero Neri, presidente della Confindustria territoriale, che è tornato a insistere su un polo da creare a nord di Livorno con il mix fra manifattura e logistica. Il porto non è più solo il punto di interfaccia terra-mare, sta in quel **sistema** che è la catena logistica, come dicono tanto l'assessora livornese Barbara Bonciani che Ivano Russo, direttore generale di Confetra, organizzazione che raggruppa 30mila imprese di logistica.



L'ex braccio destro del ministro Delrio racconta la "riforma della riforma" delle banchine con le **Autorità** portuali ridotte a 15 e trasformate in **Autorità** di **Sistema**. Quel che Russo lascia forse in un cantuccio è il fatto che, per farla finita con le troppe istituzioni autoreferenziali a caccia di un santo in paradiso, Delrio giocò la carta di una certa qual centralizzazione che avrebbe voluto esser ben più spinta.

Resta da interrogarsi sul rapporto con città, territorio e comunità: da un lato, le infrastrutture si fanno sempre più pesanti; dall'altro, l'automazione è indispensabile eppure sottrae lavoro e dunque ricaduta di ricchezza diffusa sul territorio. A fare un salto in avanti invita il professor Paolo Dario, prorettore della Scuola Sant'Anna di Pisa, quando ricorda che la salvezza sta non nell'innovazione incrementale (fare un po' meglio quel che si sa già fare). Esempi? Uno: la Nokia che snobbò gli smartphone e non si accorse che i telefonini con i tasti sarebbero diventati roba da nonnetti. Due: Italo Piccini che nella Livorno fine anni '60 intuì che il futuro passava dai container. «Ma l'innovazione non la fanno i finanziamenti bensì gli innovatori: l'università non va "invitata a cena" ma portata in cucina».

Lo dice anche Bonciani parlando dell'innovazione dei processi di automazione legati alla logistica da parte dell'ateneo pisano e della Scuola Sant'Anna. E se l'assessora ribadisce il «fare squadra», il neopresidente dell'Authority livornese Luciano Guerrieri lo declina con lo "sparsa colligo" di Edgar Morin per mettere insieme istituzioni e forze sociali in «un progetto condiviso di sviluppo» (magari anche cogliendo opportunità come la Zls, la zona logistica che incentiva gli insediamenti). D'altronde, come aveva ribadito Gloria Dari, presidente di Spedimar e numero uno di Confetra Toscana, citando Parag Khanna, le linee di connessione anche di là dei confini sono molto più numerose di quelle di divisione.

--Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informare

Livorno

Nuove nomine al Comitato di gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale

Designati i rappresentanti dei Comuni di Livorno e Piombino Sta procedendo la nomina dei componenti del Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, organo i cui membri rimarranno in carica in carica per un quadriennio dalla data di insediamento coincidente con la data della prima seduta utile. Nelle more della designazione da parte della Regione Toscana, sono infatti stati nominati gli altri componenti dell' organo di indirizzo dell' ente di governo dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Il Comitato, presieduto dal presidente dell' **AdSP**, Luciano Guerrieri, risulta composto dal direttore marittimo della Toscana, Gaetano Angora, da Nerio Busdraghi e Simone Verucci, questi ultimi due designati rispettivamente dal Comune di Livorno e da quello di Piombino. Con successivo provvedimento sarà disposta l' integrazione del Comitato di gestione con il componente designato dalla Regione Toscana.

The screenshot shows the website 'informARE' with the following content:

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

19 marzo 2021

Nuove nomine al Comitato di gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale

Designati i rappresentanti dei Comuni di Livorno e Piombino

Sta procedendo la nomina dei componenti del Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, organo i cui membri rimarranno in carica in carica per un quadriennio dalla data di insediamento coincidente con la data della prima seduta utile. Nelle more della designazione da parte della Regione Toscana, sono infatti stati nominati gli altri componenti dell' organo di indirizzo dell' ente di governo dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Il Comitato, presieduto dal presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, risulta composto dal direttore marittimo della Toscana, Gaetano Angora, da Nerio Busdraghi e Simone Verucci, questi ultimi due designati rispettivamente dal Comune di Livorno e da quello di Piombino. Con successivo provvedimento sarà disposta l' integrazione del Comitato di gestione con il componente designato dalla Regione Toscana.

WEB

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

Cerca il tuo albergo

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
0 Altre destinazioni	19 Mar	20 Mar	Cerca
	2021	2021	

Indice • Prima pagina • Indice notizie

informARE - Piazza Matteotti 1/3 - 10123 Genova - ITALIA
tel.: 010.2462122, fax: 010.2510760, e-mail:

Informazioni Marittime

Livorno

Quasi completo il Comitato di gestione del sistema portuale di Livorno

Nominati i rappresentanti dell' autorità marittima e dei Comuni. Manca solo il designato dalla Regione Toscana

Sta prendendo forma il nuovo Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mar Tirreno Settentrionale. Nelle more della designazione da parte della Regione Toscana, sono infatti stati nominati gli altri componenti dell' organo di indirizzo dell' ente di governo dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Il Comitato, presieduto dal presidente dell' Adsp, Luciano Guerrieri, risulta composto da: Gaetano Angora , direttore marittimo della Toscana (Capitaneria di porto); Nerio Busdraghi (Comune di Livorno); Simone Verucci (Comune di Piombino). Per il completamento del parlamentino manca ora solo la nomina del rappresentante della Regione Toscana. La carica dei componenti del Comitato di gestione dura quattro anni, coincidente con la data della prima seduta utile. - credito immagine in alto.



Informazioni Marittime

Livorno

ZLS, digitale, sostenibilità, Guerrieri presenta le priorità del sistema portuale di Livorno

L' intervento del presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale alla tavola rotonda di RETE

«Siamo oggi nella necessità di dare piena attuazione ai principi ispiratori della riforma Delrio, sviluppare quella visione di insieme di cui l' **Autorità di sistema** deve farsi portatrice nell' ambito di un territorio che abbraccia più porti e nodi intermodali». Intervenedo a una tavola rotonda on line sulla logistica e la portualità organizzata dal Comune di Livorno nell' ambito del ciclo di webinar di RETE, il presidente dell' **Autorità di sistema** portuale del Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, ha richiamato l' importanza della collaborazione stretta e fattiva che deve stringersi tra imprese, istituzioni e mondo della ricerca e delle università: « Sparsa colligo - afferma Guerrieri - unire ciò che disperso, separato, il motto di Edgar Morin è per me una fonte di grande ispirazione e vorrei fosse il fulcro della nostra azione amministrativa: gli attori economici e istituzionali di questo territorio sono chiamati, ancora di più oggi, a intensificare fino in fondo la propria capacità relazionale per portare avanti un progetto condiviso di sviluppo». Ecosostenibilità, innovazione digitale ma anche semplificazione amministrativa attraverso lo Sportello unico amministrativo, sono i temi da mettere in cima all' agenda dell' ente portuale. «Su questi argomenti non partiamo da zero. L' Adsp ha sviluppato diversi progetti. Ci sono sperimentazioni che hanno dato risultati importanti nel campo del 5G e nell' ottica dell' info-mobilità. Voglio valorizzare al meglio quanto di buono fatto dai miei predecessori, cercando di implementare le opportune sinergie sia dentro che fuori dall' ente». Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha infine sottolineato la priorità della Zona Logistica Speciale e ha annunciato l' impegno per lo sviluppo di uno strumento che «sarà sicuramente fondamentale per avvicinare i porti al **sistema** produttivo regionale. Su questo tema vogliamo giocare un ruolo centrale. Modificheremo e implementeremo la struttura organizzativa dell' Ente anche per realizzare tale obiettivo».



Bonnciani: "Prepararsi al futuro del porto"

L'assessora del comune di Livorno ci anticipa i temi dell'incontro di oggi

Giulia Sarti

LIVORNO Barbara Bonnciani, assessora al porto e all'integrazione porto-città ci anticipa l'incontro di oggi su logistica e portualità, una tavola rotonda organizzata 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. L'incontro di oggi - spiega l'assessora - cerca di mettere insieme la platea di coloro che sono coinvolti nel futuro dello sviluppo del porto in vista, anche, della realizzazione della Darsena Europa. Un'opera che per portare occupazione ha necessità di una logistica 5.0 che risponda agli scenari futuri in termini di automazione, connettività e sostenibilità. A proposito di Darsena Europa, l'amministrazione comunale, spiega ancora l'assessora Bonnciani, non è preoccupata della fattibilità dell'opera in sé, casomai dei tempi che già da adesso si vedono allungare con l'attesa di almeno sette settimane per le nuove analisi che diranno se la Conferenza dei servizi potrà essere convocata.

The screenshot shows a news article on the website 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINCHI RE'. The article title is 'Bonnciani: "Prepararsi al futuro del porto"'. The sub-headline reads 'L'assessora del comune di Livorno ci anticipa i temi dell'incontro di oggi'. The author is identified as 'Giulia Sarti'. The article content is mostly obscured by a large black redaction box. Below the redaction, there is a small text snippet: 'LIVORNO - Barbara Bonnciani, assessora al porto e all'integrazione porto-città ci anticipa l'incontro di oggi su logistica e portualità, una tavola rotonda organizzata 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. L'incontro di oggi - spiega l'assessora - cerca di mettere insieme la platea di coloro che sono coinvolti nel futuro dello sviluppo del porto in vista, anche, della realizzazione della Darsena Europa. Un'opera che per portare occupazione ha necessità di una logistica 5.0 che risponda agli scenari futuri in termini di automazione, connettività e sostenibilità. A proposito di Darsena Europa, l'amministrazione comunale, spiega ancora l'assessora Bonnciani, non è preoccupata della fattibilità dell'opera in sé, casomai dei tempi che già da adesso si vedono allungare con l'attesa di almeno sette settimane per le nuove analisi che diranno se la Conferenza dei servizi potrà essere convocata.'

Below the article, there are sections for 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'SU QUESTO TEMA'.

Prende forma la nuova AdSp MTS

Redazione

LIVORNO Sta prendendo rapidamente forma il nuovo Comitato di gestione dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale. Nelle more della designazione da parte della Regione Toscana, sono infatti stati nominati gli altri componenti dell'Organo di Indirizzo dell'Ente di Governo dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Il Cdg, presieduto dal presidente dell'AdSp Luciano Guerrieri, risulta composto dal direttore marittimo della Toscana, Gaetano Angora, da Nerio Busdraghi e Simone Verucci, questi ultimi due designati rispettivamente dal Comune di Livorno e da quello di Piombino. Con successivo provvedimento sarà disposta l'integrazione del Comitato di gestione con il componente designato dalla Regione Toscana. I componenti del Comitato di gestione durano in carica per un quadriennio dalla data di insediamento, coincidente con la data della prima seduta utile.



The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINCHI REL' with navigation links for 'MAREMME', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTRI PORTI'. The main article title is 'Prende forma la nuova AdSp MTS' with a sub-headline 'Nominati i componenti del Comitato di gestione'. Below the title is a photograph of a large, multi-story building with a red facade and a central entrance. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - Sta prendendo rapidamente forma il nuovo Comitato di gestione dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale. Nelle more della designazione da parte della Regione Toscana, sono infatti stati nominati gli altri componenti dell'Organo di Indirizzo dell'Ente di Governo dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia.'

Giani: Livorno porto di riferimento internazionale

Redazione

LIVORNO Livorno può diventare un porto di riferimento internazionale con la realizzazione della darsena Europa, secondo il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani. Anche Giani ha partecipato questa mattina alla cerimonia per il posizionamento del monumento al Villano nella nuova sede di piazza del Municipio. Oltre a celebrare il 415° anniversario dell'elevazione di Livorno a Città, avvenuta nel 1606, questa cerimonia è stata anche l'occasione per rivolgere a Giani alcune domande sul porto. Il presidente della Regione ha ribadito che con la darsena Europa che avrà fondali di 20 metri, il porto labronico potrà ritrovare il suo ruolo naturale nel panorama internazionale. Sottolineando inoltre che a Livorno sono destinati la maggior parte degli interventi ed investimenti previsti durante sua legislatura. Parlando poi di Piombino e del recente incontro avuto con il ministro dello Sviluppo economico Giancarlo Giorgetti, Giani ha apprezzato molto la concretezza del ministro sul futuro delle acciaierie, ma ora serve ha concluso, un chiarimento con la proprietà in merito alla valorizzazione di Piombino come polo siderurgico nazionale.



Guerrieri presenta le priorità dell'Ente

Vezio Benetti

LIVORNO Guerrieri presenta le priorità dell'Ente al convegno del Comune sul tema: Ecosistema porto/città/territorio/comunità. «Siamo oggi nella necessità di dare piena attuazione ai principi ispiratori della Riforma Delrio, sviluppare quella visione di insieme di cui l'Autorità di Sistema deve farsi portatrice nell'ambito di un territorio che abbraccia più porti e nodi intermodali». Intervenendo a una tavola rotonda on line sulla logistica e la portualità organizzata dal Comune di Livorno nell'ambito del ciclo di webinar di Rete, il presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri, ha richiamato l'importanza della collaborazione stretta e fattiva che deve stringersi tra Imprese, Istituzioni e Mondo della Ricerca e delle Università. «Sparsa colligo (unire ciò che disperso, separato), il motto di Edgar Morin è per me una fonte di grande ispirazione e vorrei fosse il fulcro della nostra azione amministrativa: gli attori economici e istituzionali di questo territorio sono chiamati, ancora di più oggi, a intensificare fino in fondo la propria capacità relazionale per portare avanti un progetto condiviso di sviluppo». Eco-Sostenibilità, innovazione digitale ma anche semplificazione amministrativa (attraverso lo Sportello Unico Amministrativo). Sono i grandi temi da mettere in cima all'agenda dell'Ente: «Su questi argomenti non partiamo da zero. L'AdSp ha sviluppato diversi progetti: ci sono sperimentazioni che hanno dato risultati importanti nel campo del 5G e nell'ottica dell'info-mobilità. Voglio valorizzare al meglio quanto di buono fatto dai miei predecessori, cercando di implementare le opportune sinergie sia dentro che fuori dall'Ente». Il presidente dei porti di Livorno e Piombino Luciano Guerrieri ha infine sottolineato la priorità della Zona Logistica Speciale e ha annunciato l'impegno immediato per lo sviluppo di uno strumento che sarà sicuramente fondamentale per avvicinare i porti al sistema produttivo regionale. Su questo tema vogliamo giocare un ruolo centrale. Modificheremo e implementeremo la struttura organizzativa dell'Ente anche anche per realizzare tale obiettivo».



Le versioni di Guerrieri

«Siamo oggi nella necessità di dare piena attuazione ai principi ispiratori della Riforma Delrio, sviluppare quella visione di insieme di cui l' **Autorità** di **Sistema** deve farsi portatrice nell' ambito di un territorio che abbraccia più porti e nodi intermodali». Intervenendo a una tavola rotonda on line sulla logistica e la portualità organizzata dal Comune di Livorno, il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, ha richiamato l' importanza della collaborazione stretta e fattiva che deve stringersi tra Imprese, Istituzioni e Mondo della Ricerca e delle Università: « Sparsa colligo (unire ciò che disperso, separato), il motto di Edgar Morin è per me una fonte di grande ispirazione e vorrei fosse il fulcro della nostra azione amministrativa: gli attori economici e istituzionali di questo territorio sono chiamati, ancora di più oggi, a intensificare fino in fondo la propria capacità relazionale per portare avanti un progetto condiviso di sviluppo». Eco-Sostenibilità, innovazione digitale ma anche semplificazione amministrativa (attraverso lo Sportello Unico Amministrativo). Sono i grandi temi da mettere in cima all' agenda dell' Ente: «Su questi argomenti non partiamo da zero. L' AdSP ha sviluppato diversi progetti: ci sono sperimentazioni che hanno dato risultati importanti nel campo del 5G e nell' ottica dell' info-mobilità. Voglio valorizzare al meglio quanto di buono fatto dai miei predecessori, cercando di implementare le opportune sinergie sia dentro che fuori dall' Ente». Il n.1 dei porti di Livorno e Piombino ha infine sottolineato la priorità della Zona Logistica Speciale e ha annunciato l' impegno immediato per lo sviluppo di uno strumento che "sarà sicuramente fondamentale per avvicinare i porti al **sistema** produttivo regionale. Su questo tema vogliamo giocare un ruolo centrale. Modificheremo e implementeremo la struttura organizzativa dell' Ente anche per realizzare tale obiettivo».

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo » [M](#) [E](#) [D](#) [I](#) [A](#) [Q](#)

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with the site logo and various menu items. Below the navigation, there is a search bar and a list of categories. The main content area features a large image of Luciano Guerrieri speaking at a podium. Below the image, the article title is displayed: "L'intervento a un convegno del Comune di Livorno Le versioni di Guerrieri". The article text is partially visible, starting with "«Siamo oggi nella necessità di dare piena attuazione ai principi ispiratori della Riforma Delrio, sviluppare quella visione di insieme di cui l' Autorità di Sistema deve farsi portatrice nell' ambito di un territorio che abbraccia più porti e nodi intermodali»".

Guerrieri alla guerra delle cozze

LIVORNO «Vogliamo lavorare nella massima trasparenza. Tra sette settimane avremo le nuove analisi. Abbiamo buone aspettative circa la risoluzione del problema ma quand'anche fosse confermato il dato sulla concentrazione degli inquinanti, il progetto della Darsena Europa non sarebbe assolutamente a rischio». Lo ha dichiarato il neo presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, partecipando a una audizione in terza commissione consiliare (Economia e Lavoro) del Comune di Livorno. «Sento fortissima la responsabilità del mio incarico ha detto Quello della Darsena Europa è il progetto di punta dello sviluppo del nostro Sistema. Dovremo movimentare 15 milioni di metri cubi di sedimenti. Sarà nostra cura portare avanti la progettualità nei tempi stabiliti e nel rispetto delle norme in materia di sanità e ambiente». Per Guerrieri il dato della cozza inquinata non è da sottovalutare ma ha anche precisato che in diciannove anni di rilevamenti le campagne di monitoraggio non hanno mai dato riscontri negativi: «I valori registrati sono sempre stati al di sotto della soglia di pericolosità. Ora è capitato che solo due valori siano risultati al di poco superiori ai limiti della soglia. Dobbiamo pensare, quindi, all'ipotesi di un caso di inquinamento esterno temporaneo: le cozze rimangono in mare per quattro settimane, potrebbe essere accaduto di tutto. Per questo abbiamo deciso di affidare al laboratorio Arpat e all'Università di Ancona il compito di ripetere le analisi: ricaleremo in mare un quantitativo di cozze superiore a quello previsto e aspetteremo il conforto dei nuovi risultati». Anche se i dati dovessero dare esito negativo, «non è comunque a rischio la realizzabilità del progetto. Ci confronteremo con le Istituzioni, e procederemo nel rispetto delle norme di dragaggio previste per i Siti di Interesse Nazionale. Potrebbe anche presa in considerazione l'ipotesi di una deperimetrazione SIN parziale».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

autorità di sistema portuale

L' agenda di Guerrieri: «Avvicinare i porti al sistema produttivo»

Busdraghi e Verucci nel nuovo Comitato di gestione che resterà in carica per i prossimi quattro anni

piombino. Sta prendendo rapidamente forma il nuovo Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale.

Nelle more della designazione da parte della Regione Toscana, sono infatti stati nominati gli altri componenti dell' Organo di Indirizzo dell' Ente di Governo dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia.

Il Cdg, presieduto dal presidente dell' AdSP Luciano Guerrieri, risulta composto dal direttore marittimo della Toscana, Gaetano Angora, da Nerio Busdraghi e Simone Verucci, questi ultimi due designati rispettivamente dal Comune di Livorno e da quello di Piombino.

Con successivo provvedimento sarà disposta l' integrazione del Comitato di gestione con il componente designato dalla Regione Toscana. Intervenedo a una tavola rotonda on line sulla logistica e la portualità organizzata dal Comune di Livorno, Guerrieri ha richiamato l' importanza della collaborazione stretta e fattiva che deve stringersi tra imprese, istituzioni e mondo della ricerca e delle università: «Sparsa colligo» (unire ciò che disperso, separato), il motto di Edgar Morin è per me una fonte di grande ispirazione e vorrei fosse il fulcro della nostra azione amministrativa per portare avanti un progetto condiviso di sviluppo».

Eco-Sostenibilità, innovazione digitale ma anche semplificazione amministrativa (Sportello unico amministrativo). Sono i grandi temi da mettere in cima all' agenda: «Su questi argomenti non partiamo da zero. L' AdSP ha sviluppato diversi progetti: ci sono sperimentazioni che hanno dato risultati importanti nel campo del 5G e nell' ottica dell' infomobilità. Voglio valorizzare quanto di buono fatto dai miei predecessori». Il n° 1 dei porti di Livorno e Piombino ha infine sottolineato la priorità della Zona logistica speciale e ha annunciato l' impegno per lo sviluppo di uno strumento che «sarà sicuramente fondamentale per avvicinare i porti al **sistema** produttivo regionale. Su questo tema vogliamo giocare un ruolo centrale».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, l' Authority punta ad approvare un doppio bilancio

I CONTI DI MOLO VESPUCCI Un piano di risanamento che garantisca stabilità finanziaria all' **Autorità portuale** condiviso con Governo e Regione. A questo sta lavorando sodo fin dal suo insediamento il presidente di Molo Vespucci Pino Musolino, che giovedì è stato in audizione alla commissione Trasporti della Pisana. «Entro il 30 aprile dobbiamo approvare, e siamo sulla buona strada per riuscirci, due documenti finanziari decisivi: il rendiconto consuntivo del 2020 che presenta un disavanzo di 5 milioni di euro e il bilancio di previsione del 2021, che ha a oggi un disavanzo di circa 4 milioni di euro. Questa situazione ha sottolineato Musolino - paralizza la vita dell' ente che negli anni ha avuto diverse ispezioni che hanno evidenziato gravi criticità soprattutto relative alle spese dell' ente. Se a questo si aggiunge il livello altissimo di contenziosi si comprende come ci siano problemi di rigidità del Bilancio. Per questo chiediamo al ministero dei Trasporti, al Comitato di gestione e al Collegio dei revisori un piano di risanamento per poter garantire al porto stabilità finanziaria e prospettive di futuro. Il nostro sistema **portuale** ha sofferto più di altri enti a causa della crisi pandemica che ha azzerato il settore croceristico, anche se l' Adsp viene da una situazione di instabilità finanziaria che dura da diversi anni e la pandemia è stata la spada di Damocle».

E il piano di risanamento dell' ente per Musolino passa attraverso una serie di punti precisi e di priorità sui quali gli uffici dell' ente, e da qualche settimana anche il neo segretario generale Paolo Riso, stanno lavorando: la riorganizzazione del personale (per la quale giovedì pomeriggio c' è già stato un incontro propedeutico con i sindacati), la ristrutturazione dei debiti e dei crediti e la revisione del budget. «Il piano che abbiamo preparato a tempo di record, mi sono insediato da 92 giorni, porterà al pareggio in entrambi i bilanci entro la fine di aprile ha aggiunto Musolino siamo intervenuti con un piano di ristrutturazione del personale, un piano di ristrutturazione dei debiti e con una consistente riduzione dei compensi per le società di servizi che lavorano al porto. Si tratta però solo della prima parte di un percorso per il risanamento complessivo dell' ente.

Serve l' aiuto della Regione, che ha già fatto uno sforzo importante consentendo di erogare contributi e ristori per il personale, anche per ottenere più risorse da parte del governo».

Tra i passi per portare in pareggio il bilancio, Musolino ha già cartolarizzato un vecchio credito (del 2010) da 2,4 milioni con la Tirrenia. Si tratta di tasse portuali non pagate dalla società che ogni anno venivano trascritte in bilancio, per le quali Molo Vespucci ha già ricevuto due offerte e pubblicato un bando per la cessione pro soluto del credito e degli interessi. La Commissione regionale Trasporti presieduta da Eugenio Patanè tornerà a riunirsi lunedì per consentire all' assessore ai Lavori pubblici Mauro Alessandri di effettuare un intervento maggiormente dettagliato sulla situazione dell' **Authority**.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«Conti in pareggio entro il 2021»

Ad aprile il bilancio con ristrutturazione del personale, dei debiti e del budget

Portare i conti al pareggio già nel 2021. È la mission del presidente dell'Adsp Pino Musolino, confermata in commissione regionale Trasporti presieduta da Eugenio Patanè. Il numero uno di Molo Vespucci ha parlato di una situazione di grave deficit finanziario, aggravata ma non causata dall'emergenza Covid, con un sistema di porti che senza interventi rischia di morire, elencando le varie ispezioni che hanno evidenziato gravi criticità già a partire dal 2013, e quindi la rilevante rigidità del bilancio, l'elevatissimo contenzioso esistente e l'elevato costo del personale. Tra i primi interventi, ad esempio, la decisione di cartolarizzare un vecchio credito verso la compagnia armatoriale Tirrenia pre privatizzazione. Si tratta di un titolo da circa 2,4 milioni di euro di tasse portuali non pagate risalenti all'estate 2010, validamente ammesso al passivo dell'amministrazione straordinaria (Ministero dello Sviluppo Economico). E l'AdSP ha già ricevuto due offerte e ha quindi pubblicato un bando per la cessione pro soluto del credito e degli interessi. Senza piano di risanamento, come confermato da Musolino, l'Authority ha infatti 10 milioni di buco fra consuntivo 2020 e preventivo 2021. «Il piano che abbiamo preparato a tempo di record porterà al pareggio in entrambi i bilanci, che dovremo approvare entro aprile - ha chiarito il presidente - siamo intervenuti con un piano di ristrutturazione del personale (compreso il rinvio del pagamento del premio di produttività per il 2020), un piano di ristrutturazione dei debiti e una ristrutturazione del budget, con una consistente riduzione dei compensi per le società di servizi che lavorano al porto. Senza chiedere un euro a nessuno arriviamo al pareggio tecnico dei risultati finanziari». Secondo il presidente dell'autorità portuale però «si tratta solo della prima parte di un percorso per il risanamento complessivo dell'ente. Serve l'aiuto della Regione, che ha già fatto uno sforzo importante, anche per ottenere più risorse da parte del governo». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Adsp, il presidente Musolino pronto a portare i conti in pareggio già nel 2021

Lo ha confermato ieri in audizione alla Commissione Trasporti della Regione Lazio Condividi CIVITAVECCHIA - "Con il nostro piano porteremo i conti al pareggio già nel 2021". Parola del presidente dell' Adsp del mar Tirreno centro-settentrionale Pino Musolino, in audizione ieri alla commissione Trasporti del Consiglio regionale del Lazio, presieduta da Eugenio Patanè. Il numero uno di Molo Vespucci ha parlato di una situazione di grave deficit finanziario, aggravata ma non causata dall' emergenza Covid, con un sistema di porti che senza interventi rischia di morire. La crisi del traffico crocieristico e passeggeri legata al coronavirus ha quasi dimezzato le entrate dell' ente. «È assolutamente vero - ha infatti spiegato - che questo sistema portuale è stato colpito dalla pandemia in maniera molto maggiore che altrove, vista la natura delle entrate legate quasi esclusivamente al traffico crocieristico, ma la situazione di disavanzo non è stata causata solo da questo». Il presidente ha poi elencato le varie ispezioni che hanno evidenziato gravi criticità già a partire dal 2013, e quindi la rilevante rigidità del bilancio, l' elevatissimo contenzioso esistente e l' elevato costo del personale. Il livello di contenzioso è altissimo e vincola quasi per intero l' avanzo di amministrazione. Ecco perché, ad esempio, il presidente ha deciso di cartolarizzare un vecchio credito verso la compagnia armatoriale Tirrenia pre privatizzazione. Si tratta di un titolo da circa 2,4 milioni di euro di tasse portuali non pagate risalenti all' estate 2010, validamente ammesso al passivo dell' amministrazione straordinaria (Ministero dello Sviluppo Economico) cui sono rimasti in pancia i debiti dell' ex compagnia di bandiera dopo l' acquisizione degli asset, nel 2012, da parte di CIN - Compagnia Italiana di Navigazione. E l' AdSP ha già ricevuto due offerte e ha quindi pubblicato un bando per la cessione pro soluto del credito e degli interessi. Certo, si tratta di un primo passo, seppur importante. Senza piano di risanamento, come confermato da Musolino, l' Authority ha infatti 10 milioni di buco fra consuntivo 2020 e preventivo 2021. «Il piano che abbiamo preparato a tempo di record (mi sono insediato da 92 giorni) porterà al pareggio in entrambi i bilanci, che dovremo approvare entro aprile - ha chiarito il presidente - siamo intervenuti con un piano di ristrutturazione del personale (compreso il rinvio del pagamento del premio di produttività per il 2020), un piano di ristrutturazione dei debiti e una ristrutturazione del budget, con una consistente riduzione dei compensi per le società di servizi che lavorano al porto. Un lavoro di taglio fino di tutto il grasso. Senza chiedere un euro a nessuno arriviamo al pareggio tecnico dei risultati finanziari». Secondo il presidente dell' autorità portuale però «si tratta solo della prima parte di un percorso per il risanamento complessivo dell' ente. Serve l' aiuto della Regione, che ha già fatto uno sforzo importante, anche per ottenere più risorse da parte del governo». Un tema che è tornato negli interventi dei consiglieri Marietta Tidei (Gruppo misto), Emiliano Minnucci (Pd), Gino De Paolis (Lista Zingaretti) e Devid Porrello (M5s), che hanno espresso apprezzamento per l' opera di risanamento portata avanti da Musolino, ma hanno anche ribadito la necessità di aprire una vertenza con il Governo nazionale per ottenere un riconoscimento del porto di Civitavecchia, completare le infrastrutture e renderlo più competitivo. Prima dell' intervento dell' assessore regionale Mauro Alessandri, il presidente Patanè, di intesa con i consiglieri presenti ha aggiornato l' audizione a lunedì 22 marzo, alle ore 14, «in maniera da avere più spazio per approfondire tutti gli aspetti insieme all' assessore e al presidente Musolino».



Camilli (Unindustria): "Va dato supporto al presidente dell' Adsp Musolino"

ROMA - «L' attività del porto di Civitavecchia è attualmente votata soprattutto al traffico passeggeri. È il primo porto italiano per le crociere e secondo in Europa, dopo Barcellona. Con la pandemia si è registrata, nel 2020, una perdita superiore al 90 per cento, dei passeggeri, con un impatto negativo di circa 20 milioni di euro. A questo si aggiunge il calo dei traffici merci in tutti gli scali (Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino) dell' **Autorità di sistema portuale**». Lo dichiara il presidente di Unindustria Angelo Camilli in un' intervista al Sole 24 Ore. «Va dato supporto e sostegno al nuovo presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino. Inoltre la Regione con un atto d' indirizzo si è data l' obiettivo di potenziare il traffico merci nel Lazio. Vorrebbe che il porto passasse, in qualche anno, dagli attuali 100 mila container movimentati a 700 mila. L' atto, inoltre, impegna la giunta a redigere un progetto di rilancio della blue economy del Lazio. È importante che la Regione, nella nuova programmazione 2021-2027 dei fondi Ue abbia scelto d' inserire una specifica area di economia del mare. In questo disegno sarà determinante la realizzazione della Darsena energetica grandi masse, immaginata originariamente per il carbone della centrale di Civitavecchia ma che potrebbe essere dedicata in parte al Gnl, in parte ai container. L' opera, che ha già un progetto definitivo, ha un costo di 365 milioni, e potrebbe rientrare nel Recoveryplan».



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tratta per Cagliari: nuova proroga

Scadrà il 20 aprile prossimo la gara per il collegamento

Ancora una proroga sulle tratte da e per la Sardegna. La Civitavecchia-Cagliari, la Napoli-Cagliari, Palermo-Cagliari e la Termoli-Tremeti, gestite da Tirrenia-Moby - che da ieri si sarebbero dovute fermare - proseguiranno infatti fino al 31 marzo. La compagnia di navigazione ha infatti deciso autonomamente di prolungare le prenotazioni pur in assenza di una proroga ufficiale da parte del ministero dei Trasporti che ha già messo a bando i collegamenti. Le gare per le linee Civitavecchia-Cagliari e Termoli-Tremeti scadono il 20 aprile e quella per la Napoli-Cagliari-Palermo il 29 dello stesso mese, mentre l'avviso per presentare le manifestazioni di interesse per la Civitavecchia-Olbia scade il 31 marzo. Infine il bando per la Genova-Porto Torres - prenotabile però sino al 21 ottobre - scade il 28 aprile.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

Porti Campania, Comitato di gestione completo e pronto

Napoli. Con la nomina di Antonio Garofalo in rappresentanza del Comune di Salerno si completa il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, il parlamentino dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. «Abbiamo molto lavoro da fare. Il nostro programma portuali alle politiche di sviluppo portate avanti dalla Regione e dai Comuni», commenta il presidente dell'Adsp, Andrea Annunziata. Il nuovo Comitato di gestione risulta così composto (tra parentesi l'ente di rappresentanza): Mario Calabrese, ordinario di costruzioni idrauliche e marittime (Città Metropolitana di Napoli); Antonio Garofalo, direttore degli Studi economici e giuridici dell'Università Parthenope di Napoli (Salerno); Luigi Iavarone, ingegnere (Regione Campania); Pietro Vella, direttore marittimo della Campania (Capitaneria di Porto).

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
L'unico giornale di settore
ANNO LXVIII N. 111
20 MARZO 2021

La forza del settore nei primi dati sulla Onu economy
Shipping, 23 miliardi dall'Italia
Da quadro economico 2020 da oltre mezzo milione di impieghi diretti. Un fatturato di 80 miliardi e un tasso di occupazione superiore mediamente del 4,6 per cento tra il 2009 e il 2018. Il trend della pandemia

Webinar Confindustria Campania
Rilancio del Sud, la strada maestra è fatta di binari

Piano engagement impresa
Carfagna annuncia 600 mln per le Zes

Partnership con Wave III
Blockchain, Zim potenzia le polizze

Porti Campania, Comitato di gestione completo e pronto

Articoli e Partenze: Napoli (3-6) - Salerno (8-11) - Giula Tauro (12-13)

Informazioni Marittime

Napoli

Completato il Comitato di gestione dei porti di Napoli e Salerno

La compagine del parlamentino dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale vede anche professori e ingegneri

Con la nomina di Antonio Garofalo in rappresentanza del Comune di Salerno si completa il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, il "parlamentino" dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. «Abbiamo molto lavoro da fare. Il nostro programma è quello di far aderire il più possibile le attività portuali alle politiche di sviluppo portate avanti dalla Regione e dai Comuni», commenta il presidente dell'Adsp, Andrea Annunziata. Il nuovo Comitato di gestione risulta così composto (tra parentesi l'ente di rappresentanza) Mario Calabrese, ordinario di costruzioni idrauliche e marittime (Città Metropolitana di Napoli); Antonio Garofalo, direttore degli Studi economici e giuridici dell'Università Parthenope di Napoli (Salerno); Luigi Iavarone, ingegnere (Regione Campania); Pietro Vella, direttore marittimo della Campania (Capitaneria di Porto).



DOPO UN RICORSO, LA NOMINA È STATA RITENUTA LEGITTIMA DAL TAR LECCE

Piloti di porto, nuovo comandante

A pieno titolo il capitano di lungo corso Salvatore Eligio è stato nominato, con decreto del Capo Compartimento, Capo Pilota della Corporazione dei Piloti del Porto di Taranto.

Nomina particolarmente importante perché garantisce un servizio essenziale per l'ormeggio delle navi superiori agli 11 metri di pescaggio, come avvenuto per la motonave Costa Favolosa e la motonave Hamburg, che qualificano il porto di Taranto a livello internazionale. La nomina è stata ritenuta legittima dal Tar di Lecce, che ha rigettato il ricorso proposto da un altro capitano di lungo corso, che aspirava al medesimo incarico. Il Tar, accogliendo le tesi difensive dell'avv. Pietro Quinto, difensore del capitano Eligio, e facendo applicazione dei principi normativi e giurisprudenziali, ha rilevato che il decreto di nomina è immune dai vizi di legittimità denunciati in ricorso e da profili di irragionevolezza in relazione agli elementi fattuali e documentali acquisiti. In particolare, il Tar ha esaminato i titoli di servizio posseduti dall'Eligio, con riferimento all'assegnazione dei punteggi tra i due concorrenti, e condividendo le argomentazioni dell'avv. Quinto, ha confermato la congruità del decreto di nomina del Capo Compartimento, affermando che il Capitano Eligio, nel quadriennio preso in considerazione per la nomina, «oltre a possedere i requisiti previsti dalla legge, ha svolto l'incarico assegnatogli con correttezza, puntualità e scrupolo, dimostrando in ogni circostanza grande professionalità, affidabilità e disponibilità nell'affrontare e risolvere le varie problematiche che si sono presentate».

[R. Ta.]



Gioia Tauro ok al bilancio dell'AP

ROMA 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 si legge nel report 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, 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.



Informatore Navale

Cagliari

AdSP del Mare di Sardegna - Conclusa positivamente la prima fase di demolizione dei silos del porto di Cagliari

Dopo anni di attesa, questo pomeriggio, alle 14.05, è stata abbattuta la torre servizi Con la prima "volata" odierna, parte ufficialmente la demolizione del Silos di Riva di Ponente a Cagliari. Questo pomeriggio, per conto del Consorzio Pangea, aggiudicatario dell' appalto per poco più di 1 milione di euro, la ditta Deton Srl ha fatto brillare la prima parte del fabbricato realizzato, nei primi anni 70, dall' allora Consorzio Agrario della Provincia di Cagliari e reso inagibile, con ordinanza dei Vigili del Fuoco e dell' Autorità portuale di Cagliari, dal lontano 2011. Il corpo interessato in questa prima fase di demolizione (le altre due proseguiranno nelle prossime settimane) è quello della torre servizi, alta 54,40 metri ed un tempo adibita agli elevatori per il sollevamento dei cereali. A generare il rapido collasso della struttura, intorno alle 14.05, la detonazione di 40 chilogrammi di esplosivo dislocati in più punti del plesso, la cui caduta è stata attutita da appositi vasconi di 60 metri di lunghezza disposti lungo tutto il perimetro dei silos. Contestualmente, con il brillamento di piccole microcariche sistemate nelle vasche, è stato indotto l' innalzamento di un muro d' acqua nebulizzata, alto 40 metri, per contenere la propagazione delle polveri derivanti dall' impatto a terra della porzione di fabbricato. Un primo step , quello odierno che, al di là del lato meramente spettacolare, ha richiesto un lungo periodo di progettazione, studi, simulazioni, conferenze di servizi per l' ottenimento delle necessarie autorizzazioni, numerosi interventi per lo smontaggio delle parti mobili e delle strutture accessorie e, non ultimo, un notevole esborso da parte dell' Ente per la demolizione e la riqualificazione dell' area. Ma anche un lavoro di tre anni e mezzo, nel corso dei quali, l' AdSP, dopo aver sospeso l' abbattimento del fabbricato stabilito dall' ex Autorità Portuale di Cagliari nella primavera del 2017, ha condotto diverse sollecitazioni di mercato per attrarre potenziali investitori interessati a riqualificare il fabbricato in chiave turistico ricreativa, sulla scia di quanto avvenuto in passato nelle principali città portuali europee ed oltreoceano. Proposte la cui mancata formalizzazione ha riattivato il processo di demolizione che, da oggi, proseguirà per alcune settimane con altre due volate, lo sgombero delle aree ed il ripristino dei piazzali. "Dopo una parentesi di continui tentativi per trovare imprenditori interessati a riqualificare i silos in chiave turistico e ricreativa - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - abbiamo dovuto definitivamente portare a termine il programmato intervento di demolizione, oneroso sia dal punto di vista economico, con oltre un milione di euro di appalto, che procedimentale, per l' enorme sforzo della struttura tecnica per la progettazione e l' ottenimento delle necessarie autorizzazioni. Dopo 10 anni dalla dichiarazione di inagibilità, il porto si riappropria finalmente di una vasta area nella parte operativo-commerciale, che verrà destinata al già avviato progetto di riordino e razionalizzazione degli spazi di banchina e retrobanchinali nonché al potenziamento dei servizi al traffico crocieristico".



Conclusa con successo la prima fase di demolizione del silos nel porto di Cagliari / Il video

Cagliari Alle ore 14:05 di ieri è parte ufficialmente la demolizione del Silos di Riva di Ponente a Cagliari. Per conto del Consorzio Pangea, aggiudicatario dell'appalto per poco più di 1 milione di euro, la ditta Deton Srl ha fatto brillare la prima parte del fabbricato realizzato, nei primi anni 70, dall'allora Consorzio Agrario della Provincia di Cagliari e reso inagibile, con ordinanza dei Vigili del Fuoco e dell'Autorità portuale di Cagliari, dal lontano 2011. Il corpo interessato in questa prima fase di demolizione (le altre due proseguiranno nelle prossime settimane) è quello della torre servizi, alta 54,40 metri ed un tempo adibita agli elevatori per il sollevamento dei cereali. A generare il rapido collasso della struttura, intorno alle 14.05, la detonazione di 40 chilogrammi di esplosivo dislocati in più punti del plesso, la cui caduta è stata attutita da appositi vasconi di 60 metri di lunghezza disposti lungo tutto il perimetro dei silos. Contestualmente, con il brillamento di piccole microcariche sistemate nelle vasche, è stato indotto l'innalzamento di un muro d'acqua nebulizzata, alto 40 metri, per contenere la propagazione delle polveri derivanti dall'impatto a terra della porzione di fabbricato. Un primo step, quello odierno che, al di là del lato meramente spettacolare, ha richiesto un lungo periodo di progettazione, studi, simulazioni, conferenze di servizi per l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni, numerosi interventi per lo smontaggio delle parti mobili e delle strutture accessorie e, non ultimo, un notevole esborso da parte dell'ente per la demolizione e la riqualificazione dell'area. Ma anche un lavoro di tre anni e mezzo, nel corso dei quali, l'AdSP, dopo aver sospeso l'abbattimento del fabbricato stabilito dall'ex Autorità Portuale di Cagliari nella primavera del 2017, ha condotto diverse sollecitazioni di mercato per attrarre potenziali investitori interessati a riqualificare il fabbricato in chiave turistico ricreativa, sulla scia di quanto avvenuto in passato nelle principali città portuali europee ed oltreoceano. Proposte la cui mancata formalizzazione ha riattivato il processo di demolizione che, da oggi, proseguirà per alcune settimane con altre due volate, lo sgombero delle aree ed il ripristino dei piazzali. Dopo una parentesi di continui tentativi per trovare imprenditori interessati a riqualificare i silos in chiave turistico e ricreativa spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna abbiamo dovuto definitivamente portare a termine il programmato intervento di demolizione, oneroso sia dal punto di vista economico, con oltre un milione di euro di appalto, che procedimentale, per l'enorme sforzo della struttura tecnica per la progettazione e l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni. Dopo 10 anni dalla dichiarazione di inagibilità, il porto si riappropria finalmente di una vasta area nella parte operativo-commerciale, che verrà destinata al già avviato progetto di riordino e razionalizzazione degli spazi di banchina e retrobanchinali nonché al potenziamento dei servizi al traffico crocieristico.



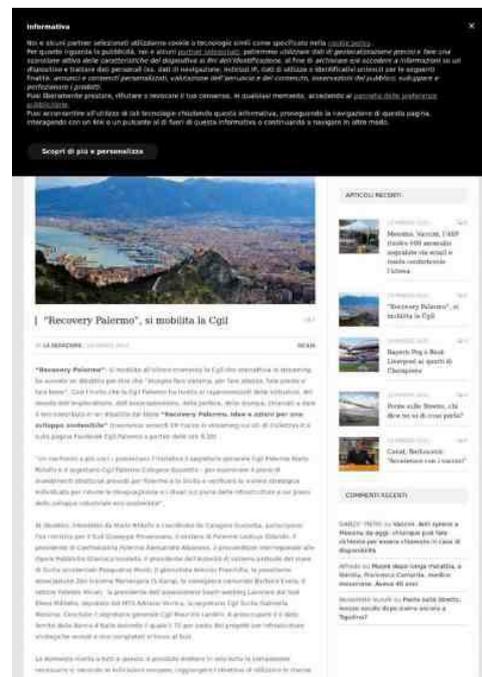
Eco del Sud

Palermo, Termini Imerese

"Recovery Palermo", si mobilita la Cgil

La Redazione

'Recovery Palermo' : Si mobilita all' ultimo momento la Cgil che stamattina in streaming ha avviato un dibattito per dire che "bisogna fare sistema, per fare adesso, fare presto e fare bene'. Così l' invito che la Cgil Palermo ha rivolto ai rappresentanti delle istituzioni, del mondo dell' imprenditoria, dell' associazionismo, della politica, della stampa, chiamati a dare il loro contributo in un dibattito dal titolo 'Recovery Palermo. Idee e azioni per uno sviluppo sostenibile' (trasmesso venerdì 19 marzo in streaming sui siti di Collettiva.it e sulla pagina Facebook Cgil Palermo a partire dalle ore 9,30) 'Un confronto a più voci - presentano l' iniziativa il segretario generale Cgil Palermo Mario Ridulfo e il segretario Cgil Palermo Calogero Guzzetta - per esaminare il piano di investimenti strutturali previsti per Palermo e la Sicilia e verificare la visione strategica individuata per ridurre le disuguaglianze e i divari sul piano delle infrastrutture e sul piano dello sviluppo industriale eco-sostenibile'. Al dibattito, introdotto da Mario Ridulfo e coordinato da Calogero Guzzetta, partecipano: l' ex ministro per il Sud Giuseppe Provenzano, il sindaco di Palermo Leoluca Orlando, il presidente di Confindustria Palermo Alessandro Albanese, il provveditore interregionale alle Opere Pubbliche Gianluca Ievolella, il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale **Pasqualino Monti**, il giornalista Antonio Frascilla, la presidente associazione Zen Insieme Mariangela Di Gangi, la consigliera comunale Barbara Evola, il rettore Fabrizio Micari, la presidente dell' associazione South working Lavorare dal Sud Elena Militello, deputato del M5S Adriano Varrica, la segretario Cgil Sicilia Gabriella Messina. Conclude il segretario generale Cgil Maurizio Landini. A preoccupare è il dato fornito dalla Banca d' Italia secondo il quale il 70 per cento dei progetti per infrastrutture strategiche avviati e non completati si trova al Sud. La domanda rivolta a tutti è questa: è possibile mettere in rete tutte le competenze necessarie e, secondo le indicazioni europee, raggiungere l' obiettivo di utilizzare le risorse in un contesto come quello di Palermo e la sua provincia, dove forti restano le condizioni di arretratezza, bisogno, sottosviluppo e di condizionamento mafioso? 'Le risorse europee del Recovery Fund sono l' occasione irripetibile per uscire dalla crisi, a partire da quella del sistema sanitario, e per combattere e superare le arretratezze del sistema - spiegano Mario Ridulfo e Calogero Guzzetta - Per tornare a crescere, e dare alla nostra provincia la possibilità di attrarre investimenti, dobbiamo garantire come nel resto del Paese legalità e sicurezza. Una terra liberata dal condizionamento mafioso significa accompagnare le politiche di prevenzione e repressione con le politiche di crescita e di sviluppo. Abbiamo bisogno di costruire un futuro fondato sulla giustizia sociale, sul lavoro produttivo e di qualità. Per questo servono competenza e efficienza nella politica, come nelle istituzioni, nelle imprese e anche, naturalmente, nel sindacato. Dobbiamo saper cogliere questa occasione e non sprecarla. Fare rete, fare sistema, costruire sistemi di controllo pubblico e sociale, allargare il dibattito, partecipare al dibattito per essere protagonisti delle decisioni che riguardano il nostro futuro'. La richiesta della Cgil è ridisegnare anche a Palermo uno sviluppo che riduca i divari territoriali, di genere, generazionali, coniugando la transizione ecologica con la giustizia sociale. Utilizzando nuove risorse e 'non sostituendo le vecchie con le nuove'. I dati da cui si parte sono quelli di una desertificazione produttiva e di un sistema imprenditoriale frammentato. Secondo i dati Istat 2020, dei 325 mila occupati, 253 mila sono dipendenti e 72 mila indipendenti. E



lavorano: 11 mila in Agricoltura (7 mila dipendenti e 4 mila indipendenti); 15 mila nelle Costruzioni (12 mila dipendenti e 3 mila indipendenti); 27 mila nell' Industria (22 mila indipendenti e 5 mila dipendenti); 272 mila nei Servizi (212 mila dipendenti e 60 mila indipendenti).



Carfagna annuncia 600 mln per le Zes

Roma. La ministra per il Sud Mara Carfagna è intervenuta alla Camera dei Deputati chiarendo che ci sarà un'operazione di snellimento delle procedure sulle Zone Economiche Speciali (ZES). Carfagna ha risposto alle osservazioni del deputato Mauro D'Attis (Forza Italia) in sede di audizione sulle ZES e i Contratti istituzionali di sviluppo (CIS). «È nostra intenzione destinare 600 milioni di euro per l'infrastrutturazione delle ZES, per assicurare opere di urbanizzazione primaria e di connessione alla rete stradale e ferroviaria», ha detto Carfagna. «È nostra intenzione, peraltro, sostenere con forza il mantenimento del finanziamento di opere sulla rete stradale delle aree interne per un valore complessivo di 300 milioni». «C'è bisogno di accelerare sul fronte della semplificazione, come chiesto dal tessuto imprenditoriale, per attrarre gli investimenti e consentire una reale e potente crescita infrastrutturale dei porti e dei retroporti», ha detto D'Attis commentando l'intervento di Carfagna. «Accanto alle ZES continua c'è il tema dei Contratti istituzionali la cui regia è assegnata proprio al ministero del Sud». «Dopo più di un anno da quando l'Associazione dei Porti Italiani ha proposto la semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le ZES e le Zone Logistiche Speciali, sembra che ci si stia muovendo nella direzione giusta», commenta il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi. «**Assoporti** continua - ha lavorato per cercare la semplificazione di questo strumento molto importante per la valorizzazione delle aree nel Sud del Paese. Con la semplificazione si giunge alla strada giusta per rendere efficaci la ZES. Per far partire un'azienda nel nostro Paese servono una trentina di autorizzazioni. L'autorizzazione rilasciata dalla ZES non deve essere la trentunesima perché questo vorrebbe dire sancire il fallimento di uno strumento potenzialmente molto utile. Quella della ZES deve essere l'unica autorizzazione. Riteniamo essenziale iniziare un percorso di semplificazione normativa per consentire lo sviluppo infrastrutturale necessario per la crescita della competitività logistica e portuale del Paese».



Informazioni Marittime

Focus

Una Conferenza quindicinale delle autorità portuali. Per darle un senso

Nella prima riunione col governo Draghi, stabilito un piano di lavoro per i prossimi tre mesi

Una Conferenza delle Autorità di sistema portuale (**Adsp**) da convocare ogni quindici giorni, così da darle un senso. È l' esigenza espressa dai presidenti dei porti italiani e dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovanni, nel corso della prima riunione dell' istituto con il governo Draghi. Lo strumento della Conferenza - nata nel 2016 con la riforma dei porti italiani, quella che ha creato le autorità di sistema portuale - non è mai entrato a pieno regime. Le convocazioni negli anni sono state discontinue e raramente hanno avuto un' influenza diretta sulla politica di coordinamento delle **Adsp**, subordinandone le decisioni alla centralità ministeriale. A conti fatti, ad oggi, è sostanzialmente un organismo molto utile per i presidenti dei porti ma tutto sommato consultivo, più che deliberativo. In quest' ultima riunione - in cui è parlato, tra le altre cose, di semplificazione, dragaggi, digitalizzazione e ristori - le **Adsp** sono convenute sull' esigenza di stabilire un piano di lavoro per i prossimi tre mesi, considerando che per allora dovranno succedersi almeno sette riunioni della Conferenza. - credito immagine in alto.



Shipping Italy

Focus

Una ricerca Nomisma rivela quanto costa e quanto restituisce all'Italia il trasporto marittimo

Assarmatori, l'associazione datoriali delle shipping company presieduta da Stefano Messina, ha presentato la prima edizione del Rapporto annuale sull'industry del trasporto marittimo in Italia realizzato da Nomisma. Una ricerca utile a dimostrare con i numeri che i traghetti e le navi da crociera possono essere un volano per una crescita dell'intera economia connessa al mare, compresa l'occupazione dei marittimi, data la capacità di ogni posto di lavoro a bordo di generare tre posti di lavoro nell'economia di settore. Il rapporto analizza, in maniera ufficiale, l'aiuto dello Stato italiano al trasporto e alla occupazione marittima in un quadro di coerenza europea a favore della competitività della sua shipping industry, mettendola così al riparo dalla concorrenza di paesi con bassa imposizione fiscale e ridotta o assente protezione sociale del lavoro, e delinea, attraverso una valutazione che utilizza la modellazione input-output, i vantaggi che la società civile e l'economia del Paese traggono dal regime di aiuti. Il contributo dello Stato Il settore del trasporto marittimo è destinatario di agevolazioni fiscali e contributive considerate necessarie dal legislatore per far fronte al rischio di delocalizzazione delle compagnie di navigazione a favore di paesi con una bassa imposizione fiscale e al rischio del ricorso al lavoro marittimo offerto da paesi che consentono condizioni e costi contrattuali più favorevoli. Il regime di aiuti deciso con la legge n.30 del 1998, che ha introdotto il cosiddetto Registro Internazionale ha infatti garantito: il mantenimento nel nostro Paese delle imprese armatoriali, nel tentativo di evitarne la delocalizzazione con la conseguente perdita, non solo di importanti livelli occupazionali, ma anche delle competenze tipiche del settore marittimo per le quali l'Italia è conosciuta e stimata nel mondo; la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare, una mission di altissima valenza sociale tenuto anche conto che, in determinati contesti territoriali, intere comunità vivono in gran parte del lavoro dei marittimi. La più nota tra le misure è l'imposta sul tonnellaggio della nave (Tonnage Tax) in alternativa a un regime agevolato di imposta sul reddito. Il lavoro marittimo è agevolato dalla misura che prevede che la contribuzione sociale e l'assicurazione sugli infortuni del personale a bordo delle navi iscritte al registro internazionale sia posta a carico dello Stato. Il lavoro marittimo è ulteriormente incentivato dal credito di imposta riconosciuto al datore di lavoro pari al prelievo sul reddito alla fonte. Per l'anno in corso, per la Tonnage Tax sono stati stanziati 40,5 mln di euro e per il credito d'imposta sul reddito delle persone fisiche per i marittimi imbarcati sulle navi iscritte al registro internazionale 113,8 milioni di euro. Ammonta a circa 365 milioni di euro il costo per lo sgravio del personale di bordo erogato nel 2018. A tali risorse si aggiunge l'incentivo Marebonus (stimabile per la parte destinata agli armatori in 14,7 mln di euro, e cioè il 30% dell'importo stanziato). L'impatto dell'aiuto alla shipping industry Secondo il Rapporto di Nomisma il sostegno pubblico alla shipping industry viene ampiamente restituito alla collettività anche, e soprattutto, attraverso l'impatto economico e occupazionale che il settore del trasporto marittimo genera su tutta l'economia. Come emerge dai risultati dell'analisi Input-output, proprio l'armamento italiano, che è rimasto tale grazie al sostegno dello Stato, è caratterizzata da una forte capacità di attivazione sull'economia grazie a un coefficiente elevato (pari a 2,97, il che significa che per ogni euro investito in questo settore se ne generano circa il doppio nel complesso dell'economia nazionale). A fronte, quindi, di una produzione diretta di 12.670 milioni di euro, nel 2019 lo shipping italiano ha generato, secondo Nomisma, sull'intera economia un impatto complessivo di 37.630 milioni di euro (dei quali 18,5 miliardi si devono agli effetti indiretti e 6,4 mld sono riconducibili all'indotto). L'impatto complessivo attivato dalla shipping industry rappresenta circa il 2,1% del Pil





Shipping Italy

Focus

italiano. E forte è anche l'attivazione nel campo occupazionale: il settore, infatti, oltre alle 48.800 unità lavorative annue (Ula) direttamente impiegate riesce ad attivarne altre 129 mila nei comparti collegati. È inoltre del tutto rilevante il contributo ambientale del trasporto marittimo di corto e medio raggio, nella sua funzione di alternativa alla modalità stradale. Si stima infatti che la quota di veicoli-km sottratti al trasporto stradale sulle tratte nazionali abbia generato nel solo anno 2017 un risparmio in costi esterni pari a 264 milioni di euro, in termini di inquinamento atmosferico, cambiamento climatico, incidentalità, congestione e rumore. Sempre in termini di ritorno dell'investimento, lo Stato, se da un lato sostiene dei costi per salvaguardare l'industria nazionale e l'occupazione del trasporto marittimo, dall'altro ottiene ricavi diretti costituiti dal gettito proveniente dal settore: attraverso l'attivazione diretta, indiretta e indotta del sistema economico nazionale il settore del trasporto marittimo, nel 2019, ha generato versamenti nelle casse dello Stato per 326 milioni di euro di imposte per tacere del ruolo di primo piano che il settore del trasporto marittimo gioca nel garantire l'introito di circa 1,5 miliardi di euro costituiti dai dazi sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti nazionali. Ma anche limitandosi al semplice ritorno economico dagli sgravi contributivi garantiti al personale di bordo delle navi che beneficiano dell'aiuto di stato, si può facilmente rilevare un saldo attivo per lo Stato. Si può stimare, infatti, che i 23.639 marittimi imbarcati (dati 2018) diano luogo a una produzione diretta, indiretta e indotta pari a 14,6 miliardi di euro e attivino all'incirca altri 62 mila occupati lungo tutta la filiera dell'economia. Le prospettive dell'estensione del regime di aiuto alle navi europee Partendo da questi presupposti il rapporto analizza anche i prevedibili impatti della estensione del regime di aiuto imposta dalla Commissione europea. Con la sua decisione C (2020) 3667 dell'11 giugno 2020, la Commissione ha infatti approvato, fino alla fine del 2023, la proroga delle misure italiane di sostegno del settore del trasporto marittimo cd. internazionale richiedendo tuttavia una serie di adeguamenti, il più importante dei quali è l'estensione dei benefici a tutte le navi che battono bandiera di un Paese dell'UE o dello Spazio Economico Europeo (See). Una condizione che potrebbe favorire l'aumento dell'occupazione marittima italiana con importanti ricadute positive anche sull'economia nazionale. Si creerebbero, infatti, nuove occasioni di lavoro soprattutto nel mondo delle crociere, settore nel quale il personale italiano sia quello impegnato nelle attività prettamente marittime a bordo, sia quello dedicato ai servizi accessori assunto da imprese di gestione navale è molto ricercato dalle compagnie internazionali che gestiscono oltre il 95% della flotta mondiale e che hanno ed avranno sempre di più nelle loro flotte, navi battenti bandiera della Unione o dello Spazio Economico Europeo. A titolo di esercizio, nel rapporto si è stimato quale sarebbe l'impatto di un incremento del 10% dei marittimi oggi beneficiati dall'aiuto, tenendo conto del costo medio della agevolazione pro capite. A fronte di un costo per lo Stato di circa 36,5 milioni di euro per 2.360 nuovi occupati, vi sarebbe una prevedibile attivazione della produzione nazionale lungo tutta l'economia pari a circa 1,5 miliardi di euro. Analogamente, gli occupati aggiuntivi attiverebbero ulteriori circa 6.200 Ula per un totale di circa 8.600 nuovi occupati. Si stimano poi in circa 106,4 milioni di euro i redditi lordi che sarebbero generati nel complesso, con una ricaduta sulla capacità di spesa delle famiglie coinvolte pari a 62,5 milioni di euro, oltre a quanto destinato a risparmio. Il tutto senza considerare l'esistenza di una posizione contributiva attiva a fronte di una inattività lavorativa o di un salario pagato da armatore straniero nell'ambito di un rapporto di lavoro retto da regole contributive nulle o di risibile valore.

Shipping Italy

Focus

Confetra: Al Governo proponiamo un patto: semplificazioni in cambio di investimenti green

Proponiamo al Ministro (Enrico Giovannini, ndr) un Patto Pnrr': lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green. Lo ha affermato Guido Nicolini, vertice di Confetra, al termine di un incontro con il titolare del dicastero che ora intitolato alle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili. La proposta del numero uno della Confederazione arriva come replica non è chiaro quanto provocatoria a un rilievo del ministro, che secondo quanto riferito dallo stesso Nicolini avrebbe evidenziato durante l'incontro che non ci sono le risorse per fare tutto, che a proposito di Pnrr ci si è troppo concentrati sulla parte risorse e poco su quella riforme, e che la transizione green va accelerata più che resa graduale. Considerazioni che Confetra dice di condividere, ricordando come il settore da oltre due anni aspetti un pacchetto di semplificazioni a costo zero ed altissimo impatto, che possa fare ordine nel contesto normativo e burocratico attuale: Abbiamo circa 440 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce e sui vettori spalmati su 17 pubbliche amministrazioni, quando la media europea è di non oltre 50 e quasi tutti coordinati dai Custom Office nazionali. Attendiamo dal 2016 un DPCM attuativo per lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, la famosa Single Window One Stop Shop operativa in tutta Europa tranne che da noi. Siamo l'unico Paese europeo ad avere il doppio controllo Dogana Guardia di Finanza sulle merci. Siamo l'unico Paese europeo ad avere una legislazione sulle spedizioni che risale al periodo fascista, il Codice Civile del 1942, e non abbiamo neanche adottato la lettera di vettura elettronica e-CMR prevista dalla Convenzione di Ginevra. Nella maggior parte dei porti italiani, nelle ore di punta, i camion fanno dalle 5 alle 8 ore di fila per il carico merce, perché non esiste un sistema che garantisca l'appuntamento intermodale. E siamo l'unico Paese europeo ad avere tre soggetti di controllo per il Settore Antitrust, ART, AgCom in aggiunta ai ministeri vigilanti ed alla giustizia ordinaria. Da cui la proposta al Ministero: Lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green.



Crociere: Msc riparte anche nel Regno Unito

Dal 20 maggio viaggi da Southampton

(ANSA) - GENOVA, 19 MAR - Dopo il Mediterraneo Msc Crociere riparte anche nel Regno Unito. La compagnia ha annunciato che riprenderà a navigare dal 20 maggio con partenza dal nuovo terminal crociere di Southampton per crociere brevi e settimanali con escursioni protette a terra e a bordo saranno ammessi sia i vaccinati che chi ancora non lo è. "Grazie alle crociere che abbiamo avviato in modo sicuro e responsabile dall' agosto dello scorso anno nel Mediterraneo, abbiamo potuto acquisire un' importante esperienza relativamente al nostro protocollo di salute e sicurezza, che oggi viene preso come modello da tutto il settore" sottolinea Gianni Onorato, chief executive officer di Msc crociere. "Tutti gli ospiti verranno sottoposti ad un test antigenico prima dell' imbarco - spiega la compagnia - e inoltre agli ospiti non vaccinati sarà richiesto di mostrare l' esito negativo di un test effettuato entro 72 ore prima dell' imbarco": una misura aggiuntiva applicata da poco anche in Italia, con la sola differenza che va fatto entro 96 ore. Seguirà un altro tampone a metà crociera e altre misure, pre-imbarco e a bordo, saranno applicate sia agli ospiti che all' equipaggio, in linea con il protocollo di salute e sicurezza di Msc Crociere adottato finora dalla compagnia. "Dopo la fase iniziale di ripartenza in Mediterraneo - aggiunge Onorato - desideriamo permettere anche ai passeggeri britannici, tra i più grandi appassionati di crociere, di poter usufruire della nostra idea di vacanza sicura e responsabile. Una decisione che è in linea con i piani del Regno Unito, che nella seconda metà di maggio prevedono la ripartenza dei viaggi nazionali". (ANSA).

