



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 28 marzo 2021**



Prime Pagine

28/03/2021	Corriere della Sera	7
<hr/>		
28/03/2021	Il Fatto Quotidiano	8
<hr/>		
28/03/2021	Il Giornale	9
<hr/>		
28/03/2021	Il Giorno	10
<hr/>		
28/03/2021	Il Manifesto	11
<hr/>		
28/03/2021	Il Mattino	12
<hr/>		
28/03/2021	Il Messaggero	13
<hr/>		
28/03/2021	Il Resto del Carlino	14
<hr/>		
28/03/2021	Il Secolo XIX	15
<hr/>		
28/03/2021	Il Sole 24 Ore	16
<hr/>		
28/03/2021	Il Tempo	17
<hr/>		
28/03/2021	La Nazione	18
<hr/>		
28/03/2021	La Repubblica	19
<hr/>		
28/03/2021	La Stampa	20
<hr/>		

Primo Piano

28/03/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 7	<i>Raoul de Forcade</i>	21
<hr/>			
L'ingorgo di Suez costa agli armatori 500mila euro al giorno per nave			

Trieste

28/03/2021	Il Piccolo Pagina 15		23
<hr/>			
Gli austriaci di Öbb sbarcano a Trieste A giugno l'ingresso nell' Interporto			
28/03/2021	Il Piccolo Pagina 15		25
<hr/>			
Creare una rete			
27/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	26
<hr/>			
Serracchiani: cura del ferro fa bene a Trieste			

Venezia

28/03/2021	Corriere del Veneto Pagina 15		27
<hr/>			
28/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 22	ENRICO TANTUCCI	28
<hr/>			
28/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 22	DANIELE FERRAZZA	30
<hr/>			
28/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23	GIANNI FAVARATO	32
<hr/>			
28/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23	VERA MANTENGOLI	34
<hr/>			
28/03/2021	Il Gazzettino Pagina 39	ROBERTO PERINI	35
<hr/>			

Genova, Voltri

28/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 16	SI.GAL.	36
<hr/>			
28/03/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		37
<hr/>			
28/03/2021	La Verità Pagina 16		38
<hr/>			
27/03/2021	BizJournal Liguria		39
<hr/>			
27/03/2021	Genova Quotidiana		40
<hr/>			
27/03/2021	Genova24	Redazione	41
<hr/>			
28/03/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		42
<hr/>			
27/03/2021	Ansa		43
<hr/>			
27/03/2021	BizJournal Liguria		44
<hr/>			
27/03/2021	Il Vostro Giornale		45
<hr/>			
27/03/2021	PrimoCanale.it		46
<hr/>			
27/03/2021	Sea Reporter		47
<hr/>			
27/03/2021	Shipping Italy		48
<hr/>			
27/03/2021	Genova Post	Redazione	49
<hr/>			

La Spezia

27/03/2021	Voce Apuana	Redazione	50
<hr/>			

Ravenna

28/03/2021 **Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 15 51
Berkan B, Italia Nostra grida allo scandalo «Bandi di gara -farsa, anni persi»

Marina di Carrara

28/03/2021 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 22 *M.B.* 52
Tavolo di crisi regionale, Confindustria e sindacati chiedono di accelerare

28/03/2021 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 24 *CLAUDIO FIGAIA* 54
Blocco di Suez e crisi dei container fanno rallentare l' export del marmo

Livorno

28/03/2021 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 11 *MAURO ZUCHELLI* 55
Canale di Suez bloccato Livorno (per ora) resiste

28/03/2021 **Il Tirreno** Pagina 24 57
Caso Seatrag, Usb organizza un presidio davanti all'Authority

28/03/2021 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 46 58
«Sosteniamo i lavoratori portuali della Seatrag Domattina presidio davanti Palazzo Rosciano»

27/03/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 59
Manifestazione lavoratori Seatrag a Livorno

Napoli

28/03/2021 **Il Mattino** Pagina 33 60
Università, turismo e yacht «Ecco il patto di Napoli est»

Bari

28/03/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 35 61
Blocco del canale di Suez un danno incalcolabile sull' import-export locale

Taranto

28/03/2021 **Quotidiano di Puglia** Pagina 7 63
Ever Given blocca Suez: «Mezzogiorno penalizzato»

Manfredonia

28/03/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)** Pagina 36 65
Piano industriale della Seasif il 30 vertice alla Regione Puglia

27/03/2021 **Brindisi Report** 66
Gli occhi del magnate dell' oro e della bentonite sul porto di Manfredonia: un progetto da 300 milioni e 200 posti di lavoro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

27/03/2021	Corriere Marittimo		69
<hr/>			
27/03/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	71
<hr/>			

Olbia Golfo Aranci

28/03/2021	La Nuova Sardegna Pagina 3	<i>DI SERENA LULLIA</i>	72
<hr/>			

Cagliari

28/03/2021	La Nuova Sardegna Pagina 9		74
<hr/>			
27/03/2021	Ansa		75
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

28/03/2021	Gazzetta del Sud Pagina 30		76
<hr/>			

Augusta

28/03/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 19		77
<hr/>			
27/03/2021	Sea Reporter		78
<hr/>			

Palermo, Termini Imerese

28/03/2021	Giornale di Sicilia (ed. Agrigento) Pagina 12		79
<hr/>			
27/03/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	80
<hr/>			
27/03/2021	IL Sicilia	<i>Redazione</i>	81
<hr/>			
27/03/2021	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	82
<hr/>			

Trapani

27/03/2021	IL Sicilia	<i>Redazione</i>	83
<hr/>			

Focus

28/03/2021	La Repubblica Pagina 12	<i>DAL NOSTRO INVIATO PIETRO DEL RE</i>	84
<hr/>			
27/03/2021	(Sito) Adnkronos		86
<hr/>			
27/03/2021	Ansa		87
<hr/>			
27/03/2021	Ansa		88
<hr/>			
27/03/2021	Informazioni Marittime		89
<hr/>			
27/03/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	92
<hr/>			
27/03/2021	Ship Mag		93
<hr/>			
27/03/2021	Informazioni Marittime		94
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA
SHOP ONLINE



MOJITO BIO
SUSTAINABLE PATH.

Economia



Domani gratis
Consumi e investimenti:
più realismo e si riparte

di **Ferruccio de Bortoli**
nel settimanale L'Economia

LANCETTE AVANTI

Scattata l'ora legale
La scorsa notte è entrata in vigore l'ora legale, gli orologi vanno portati avanti di 1 ora. L'ora solare tornerà nella notte tra il 30 e il 31 ottobre



SCARPA
SCARPANET



MOJITO BIO
SUSTAINABLE PATH.

La crisi e suoi effetti
GLI ITALIANI INQUIETI MA REATTIVI
di **Dario Di Vico**

Dopo la pubblicazione dell'indagine Istat sul diario degli italiani nella seconda ondata è maturato il tempo per porsi una domanda-chiave. È vero che il tratto omogeneo dei riflessi della pandemia sul corpo sociale reca il segno della disuguaglianza verticale? Oppure, al posto di una semplificazione spesso convenzionale, non è forse più rigorosa una lettura orizzontale della società che consideri i fenomeni di deprivazione ma non sottoestima la robusta tendenza all'adattamento? Per rispondere può essere utile partire da uno schema che, grazie a un'elaborazione dati del Censis, suddivise la società tra i percettori di reddito non penalizzati dal Covid e gli altri. Nel primo girone troviamo i dipendenti pubblici (3,2 milioni), i titolari di pensione (16 milioni) e i dipendenti privati a tempo indeterminato non sottoposti alla Cig e tutelati temporaneamente con il blocco dei licenziamenti (8,7 milioni). Nel secondo girone troviamo, invece, i piccoli proprietari e lavoratori autonomi (5,3 milioni) le cui attività sono rimaste bloccate dalle restrizioni sanitarie, a cui vanno aggiunti i 6 milioni di dipendenti privati sottoposti a Cig o in congedo parentale. Una larga fetta degli abitanti del primo girone, vista la ridotta possibilità di spendere, ha avuto anche la chance di poter risparmiare, come testimoniato dai dati Abi sul rimpinguamento dei depositi bancari delle famiglie nel 2020 (+ 73 miliardi di euro).

continua a pagina 25

Nove milioni di vaccinazioni. Ieri altri 380 morti per il Covid. La protesta dei teatri: fateci vivere

È tensione sulle riaperture

Salvini insiste. Draghi pronto a rivedere le misure solo se i dati migliorano

Se il numero dei contagi si abbassa, il premier Mario Draghi è pronto a rivedere le misure restrittive. Ma intanto, proprio sulle riaperture, cresce la tensione nel governo. Matteo Salvini è contrario alla linea dura. Ieri altri 380 morti per il Covid, crescono i vaccinati ora arrivati a 9 milioni. La protesta dei teatri.

da pagina 2 a pagina 9



ATTACCO A SERRACCHIANI
Capogruppo pd l'ira di Madia
di **Maria Teresa Meli**
a pagina 10

INTERVISTA A NINO CARTABELLOTTA
«Chiusure? Necessarie»
di **Carlo Verdelli**
Tutti hanno tutto l'interesse che questa piaga del virus scompaia. Ancora un ultimo miglio. Ancora un aprile con l'arcobaleno dei colori.
continua a pagina 8

IL RITORNO DEL LEADER
M5S, la presa di Grillo
di **Fabrizio Roncone**
L'eterno ritorno di Grillo il fustigatore, che costringe il Movimento a stertare bruscamente. Dalla linea su Draghi e Conte. Ai parlamentari: siete miracolati.
a pagina 11

IN EDICOLA CON IL CORRIERE
Coraggio, futuro
Ecco il libro della poetessa di Biden
di **Matteo Persivale**



Cominciò JFK. Chiamò il poeta Robert Frost alla cerimonia di insediamento. Tradizione ripresa da Biden con Amanda Gorman. Il suo libro sarà in edicola con il Corriere della Sera dal 3 marzo a 9,90 euro più il costo del quotidiano.
alle pagine 30 e 31 Bruna

La strage Colpiti anche bambini. Lo sdegno internazionale

Spari sulla folla in Birmania

Più di 100 vittime

di **Paolo Salom**



Un attivista durante le manifestazioni di ieri che si sono tenute in quaranta città della Birmania contro il colpo di Stato di febbraio

Strage ieri in Birmania durante le proteste contro i golpisti di febbraio. I militari uccidono più di cento persone, tra le vittime anche bambini. Violenza condannata da Europa, Usa e Nazioni Unite.
a pagina 14

NAPOLI, L'AUTO TRAVOLGE UNA MOTO
Investe i rapinatori
L'accusa dei pm: omicidio volontario
di **Titti Beneduce**
Inseguo in auto i rapinatori che gli avevano sfilato il Rolex, il travolge e li uccide. È successo a Marano, Napoli. Lui nega di averli speronati, ma per il pm è duplice omicidio.
a pagina 16

PERUGIA, IL MISTERO DI UNA STUDENTESSA
«Cerco l'assassino di mia sorella sparita da 15 anni»
di **Andrea Pasqualetto**
Anna Marra da 15 anni cerca l'assassino della sorella Sonia, scomparsa nel 2006 a Perugia e mai più ritrovata. La Cassazione ha confermato l'assoluzione dell'unico indagato. «Ritrattemi almeno il corpo dove piangerà».
a pagina 17

PADIGLIONE ITALIA di **Aldo Grasso**

DALLA DISTRUZIONE ALL'ISTRUZIONE

Meglio tardi che mai. Il ministro dell'Istruzione Patrizio Bianchi ha dato mandato all'amministrazione di procedere alla revoca dell'incarico assegnato al prof Pasquale Vespa, il presunto stalker dell'ex ministra Lucia Azzolina. Era stata la stessa Azzolina a denunciare il fatto: «Apprendo che il sottosegretario della Lega Rossano Sasso ha un nuovo collaboratore al ministero. Si chiama Pasquale Vespa: è un docente imputato in un procedimento

penale per diffamazione reiterata a mezzo stampa e minacce gravi. Vespa ha trascorso gli ultimi due anni della sua vita ad insultarmi pubblicamente... Minacciarmi di morte. Un cyberbullo, a tutti gli effetti».

Vespa aveva pubblicato un filmato contenente una foto dell'Azzolina e un frame tratto da un film horror con sangue, mostri e streghe che termina con la frase «da disoccupati saremo il vostro peggiore incubo». E poi aveva pubblicato

su Facebook alcuni post, il cui contenuto l'ex ministra definisce volgare e sessista. Per questo era stato denunciato.

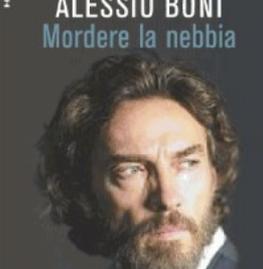
Ovviamente è giusto che la magistratura faccia il suo corso, ma pare che al Ministero (che è pur sempre dell'Istruzione) un po' troppi abbiano fatto orecchie da mercanti alla nomina di Vespa.

Dall'istruzione alla distruzione il passo è fulmineo, quanto la puntura di un imenottero.

© RIPRODUZIONE RESINATA

L'APPELLO SU FACEBOOK
Marco e la cura che non si trova
di **Barbara Gerosa**
Quattro interventi e 109 medici che lo hanno visitato. Ma la cura non si trova. «Ho pensato di farla finita», dice e chiede aiuto Marco, 35 anni. I primi dolori a 15. Vive a letto, si alza due o tre ore al giorno. «Ho come dei chiodi a schiena, ginocchia e gambe».

ALESSIO BONI
Mordere la nebbia



in libreria SOLFERINO

10328
09771120-498008
9 771120 498008





Salvini minaccia di votare no alle nuove chiusure e annuncia aperture a Pasqua Ma Draghi e pure i ministri leghisti lo ignorano. C'erano una volta i pieni poteri



Domenica 28 marzo 2021 - Anno 13 - n° 86
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

IL NUOVO DECRETO

Niente stipendio ai medici No Vax E scudo per tutti

MANOVANI A PAG. 2-3

MENTRE DRAGHI PARLA

La Russa porta in Senato i 2 fasci di Forza Nuova



PROIETTI A PAG. 7

FUORI DAL MINISTERO

Bianchi "licenzia" lo stalker leghista del caso Azzolina

DELLA SALA A PAG. 7

L'EX GIUDICE SINAGRA

"Su Eni indagine doverosa: dal Pg critica sbagliata"

BARBACETTO A PAG. 14

» I 300 "TAGLIATI"

Camper, lavoro e figli: i patemi dell'on. Esodato

» Antonello Caporale

Esodati, eccedenti. Futuri dimissionati, oppure rinunziatari. Il prossimo Parlamento si rimpicciolerà: trecento in meno. Cambierà il peso dei singoli partiti. Cambieranno le fortune politiche. E la vita di molti. Di seguito una breve rassegna di chi ha già deciso di lasciare e di chi invece vorrebbe raddoppiare.

"Montecitorio mi ha fatto conoscere il mio compagno e mi ha regalato un bimbo".

A PAG. 8

Mannelli

Lettere dal bagnasciuga LA SUMMA DEL SUO FENISIERO TRA FOSILISMO DELLA REGIONE E OTTILISMO DEL GALLO-DEL-QUAQUA



ATERRAGGIO Il premier perde 7 punti in 1 mese, l'esecutivo 6

Draghi e il governo calano nei sondaggi: ecco perché

Il crollo testato da Ipsos: troppe aspettative, condono, vaccini, ministri e ristori deludenti

I PARERI DI ROBERTA DE MONTICELLI, ANTONIO NOTO, GIANFRANCO PASQUINO, MARCO REVELLI, NADIA URBINATI E ROBERTO WEBER A PAG. 6



LOMBARDIA "ARIA" HA INCARICATO L'EII, DENUNCIATA DALL'ANAC

Vaccini, l'appalto flop alla ditta delle tangenti



22 MILIONI BUTTATI LE ARRESTANO 4 MANAGER, L'ANTICORRUZIONE LA METTE NELLA BLACK LIST E LA REGIONE LE AFFIDA LE PRENOTAZIONI

SPARIACIARI A PAG. 3

ALTRO CHE PRIMAVERA

Marocco: Monjib, il dissidente che spaventa il re



DE MICCO A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro L'inflazione di pallone a pag. 10
- Colombo Com'è "piccola" l'Italia a pag. 11
- Lerner Il sovranismo vaccinale a pag. 5
- De Luna I nostri morti solitari a pag. 19
- Mercalli Noi a secco e i bagnati a pag. 11
- Luttazzi Charlot, mosse umilianti a pag. 18

PARLA PAOLO ROSSI

"Io, le prostitute, Moratti al casinò e il nazi Bisio..."

FERRUCCI A PAG. 20-21

La cattiveria

Teri notte è tornata l'ora legale. Vi siete ricordati di spostare le lancette indietro al 2019?



WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Cartabia copiativa

» Marco Travaglio

Allacciate le cinture, perché "nelle stanze della ministra Marta Cartabia sta prendendo corpo la giustizia che verrà", cioè "il Piano Cartabia: rivoluzione digitale e 16 mila assunzioni" (La Stampa). Un ciclone. E poi dicono che il cambio di passo non c'è. In un mese SuperMarta ha già scoperto che "occorrono grandi investimenti, migliaia di assunti, ristrutturazioni edilizie e massiccio ricorso al digitale". E ha subito "destinato alla Giustizia circa 3 miliardi di Recovery, mica bruscolini: per la precisione 2.750 milioni. Vista la cifra, ci ha assalliti il tipico déjà-vu che ti ricorda qualcosa ma non sai bene cosa. Fortuna che c'è Google: ma sì, era la relazione che l'ex ministro - parlando con pardon - Alfonso Bonafede doveva leggere in Parlamento il 28 gennaio, ma le opposizioni e Iv gli garantirono il voto contrario prim'ancora di ascoltarlo. E Conte si dimise. Si dirà: quelli erano i Peggiori, ora i Migliori ci avranno aggiunto un surplus di competenza. Infatti SuperMarta "stanziava 2,29 miliardi per 16.500 nuovi assunti a tempo determinato" nell'"Ufficio del Processo". Invece quel pirla di Bonafede stanziava "2,3 miliardi in assunzioni a tempo determinato... di 16.000 addetti all'Ufficio per il Processo". Vabbè, dai, sarà una coincidenza. Infatti la Cartabia, furba, ha in mente "gli assistenti del giudice sul modello dei clerks" per "supportare il giudice" nella "ricerca dei precedenti giurisprudenziali e dei contributi dottrinali pertinenti". Quel somaro di Bonafede, viceversa, s'era messo in testa di "supportare il giudice nello studio dei precedenti giurisprudenziali e della dottrina pertinente, sul modello dei clerks". Ma vi rendete conto in che mani eravamo?

Poi la Cartabia mette "426 milioni per ammodernare, ristrutturare o addirittura costruire palazzi di giustizia". Fortuna che è arrivata lei, perché quel cucciolo di Bonafede metteva "circa 470 milioni" per "la realizzazione di nuove cittadelle giudiziarie e la riqualificazione delle esistenti". L'abbiamo scampata bella. Il modello Cartabia prevede poi "83 milioni per la digitalizzazione degli archivi" con "data-center nazionali", più "217 milioni per lo smart-working" e altri 50 in "intelligenza artificiale". Figurarsi se veniva in mente a quel pirla di Bonafede, che infatti buttava le stesse somme per "digitalizzare gli archivi", "data center (senza trattino, nda) nazionali", "smart working (senza trattino, nda)" e "intelligenza artificiale". I soliti malmostosi diranno che Cartabia copia Bonafede e la giustizia che verrà è quella che c'era prima. Ma ignorano le due leggi dei Migliori. La legge del cuculo, che s'imbucava nei nidi altrui e se ne fa bello. E la legge Chlorodont-Virna Lisi: la signora, con quella bocca, può dire ciò che vuole.





il Giornale



9 771124 883008

10328

DOMENICA 28 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 74 - 1.50 euro*

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

CONTROCULTURA

I nuovi vizi (e le nuove virtù) al tempo dei social

servizi da pagina 23

LOCOMOTIVA D'ITALIA L'ORGOGGIO FERITO DI MILANO

di Paolo Liguori

Milano è indietro! Impensabile, incredibile, orribile, mai successo nell'ultimo quarto di secolo in Italia. Eppure, è così. L'affermazione si riferisce all'andamento delle vaccinazioni, che però, in questo momento, è il fulcro dell'emergenza nazionale. Il governo Draghi scommette sulle vaccinazioni - tempo e quantità -, l'Europa è altrettanto frenetica e Milano e la Lombardia, abituate ad essere sempre all'avanguardia, sono pericolosamente indietro. C'è chi la butta in politica, chi lancia accuse e chi si difende, ma qui il fatto è più grande e più grave, va molto oltre le singole responsabilità. Non scherziamo con le cose serie: ricordate Giulio Gallera? Hanno scritto che era tutta colpa sua, ma non era vero, oggi cerchiamo di non moltiplicare lo stesso errore. Lo sconcerto dei cittadini di una regione, di una grande città, abituate a camminare sempre in testa al gruppo, a dare l'esempio, ad indicare gli errori e i ritardi altrove, è molto grande, merita una risposta seria, non si può risolvere con una semplice caccia ai responsabili. Il sistema sanitario lombardo ha certamente mostrato le sue piaghe e la pandemia ha fatto da detonatore: è talmente vero che, sotto i colpi del Covid, si sono incrinati molte altre certezze in giro per il mondo. Il mito dell'efficienza tedesca, per esempio, ha subito un duro colpo dopo le parole di scusa della Cancelliera Merkel e dopo l'ammissione che la stessa Germania sta faticando a procurarsi i vaccini, proprio come l'Italia. Però, Milano e la Lombardia di scuse non ne hanno avute e non si capisce neppure da chi dovrebbero averne. C'è un sottile vento di incertezza che percorre tutto il mondo nell'epoca del Covid, se è vero che, in piena discussione sui possibili disastri ambientali, un vero disastro economico parte e continua da giorni nel Canale di Suez per una causa banale. Il Grande Canale (...)

segue a pagina 8

L'INTERVENTO

Sui vaccini è mancata una politica europea

di Antonio Tajani

a pagina 2

È TORNATA L'ORA LEGALE



Ti sei ricordato la notte scorsa di spostare avanti di un'ora le lancette dell'orologio?

L'EGO - HUB

CASARINI & CO. Le carte che incastrano la lobby pro migranti

Soldi dagli armatori danesi e pressioni per indirizzare la politica europea sugli sbarchi

Fausto Biloslavo
e Valentina Raffa

I talebani dell'accoglienza di casa nostra volevano creare una super lobby con la potente associazione degli armatori danesi

per fare pressioni sulla Commissione europea a favore delle Ong del mare. Giornalisti, banche politicamente corrette e prelati compiacenti davano una mano.

con Giannini e Cottone a pagina 14

IL DOCUMENTO CHOC SU ALZANO E NEMBRO

La zona rossa inguaia Conte Sapeva tutto sei giorni prima

Stefano Zurlo

a pagina 8



FALLIMENTO L'ex premier Giuseppe Conte

DOPO L'APPELLO DI BERLUSCONI

«Questa maggioranza può riformare la giustizia»

Pier Francesco Borgia e Anna Maria Greco

Nel giorno in cui si scopre che la talpa che ha fatto scoppiare il caso dell'incontro tra il consigliere Csm Lanzi e il legale di Palamara è la moglie del Pg Salvi (adesso il laico rischia il posto), la politica risponde all'appello di Silvio Berlusconi sulla riforma del Sistema: «Adesso serve una commissione d'inchiesta sulla malagiustizia».

con Fazzo alle pagine 10-11

IL CASO GOZZINI-MELONI

L'assurdo alibi del lockdown se insulti da casa

di Gabriele Barberis

a pagina 12

LE TENSIONI NELLA MAGGIORANZA

Italia blindata ad aprile Salvini sfida ancora Draghi

Adalberto Signore e Antonio Signorini

Matteo Salvini rilancia sulle riaperture senza alzare il termometro dello scontro e con toni piuttosto pacati. Nel tentativo di riuscire a muoversi con destrezza su un filo sempre più sottile, dove non è affatto facile restare in equilibrio a lungo. E la Cgia di Mestre sui ristori avvisa: valgono appena il 18% delle perdite.

alle pagine 2-3

MADIA-SERRACCHIANI

Le donne del Pd litigano peggio degli uomini

Napolitano a pagina 13

L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

La forza dell'amore più forte della pandemia

Durante il primo lockdown del Covid, nella primavera dello scorso anno, quasi tutti i giornali segnalavano una crisi della coppia. Maschi e femmine, sposati, conviventi o semplicemente amanti si erano abituati ad una grande libertà reciproca. Molti erano single, altri vivevano insieme, spesso la mattina però si lasciavano per andare a lavorare in posti diversi e si ritrovavano la sera, ma non sempre a tavola, bensì ad un happy hour con amici. Il pranzo di mezzogiorno lo facevano talvolta solo le coppie con bambini, ma anche questi si fermavano alla mensa scolastica. La casa, un tempo considerata il tempio della famiglia, il luogo in cui incontrare e ricevere gli amici, diventava sempre più piccola, spartana essenziale, solo un luogo per dormire. Di colpo, per legge, questo spazio scomodo e angusto è diventato il luogo in cui i due membri della coppia sono stati costretti a vivere faccia a faccia tutto il giorno e la notte. Non potevano più andare al cinema, a teatro, al bar, al ristorante. Erano costretti a stare sempre insieme, a parlare fra di loro delle

stesse cose e degli stessi problemi. E questo ha indebolito la loro vivacità, il loro interesse erotico, ha fatto esplodere le differenze, le incompatibilità fra di loro. Di qui conflitti, separazioni, divorzi. Molti erano giunti alla conclusione che fosse arrivato il momento della morte della coppia, il definitivo affermarsi dei single. Ma le cose sono rapidamente cambiate perché il terrore dei contagi e l'obbligo del distanziamento ha impedito il formarsi di sempre nuove coppie ed alla fine la gente ha scelto come compagno della vita quotidiana la persona che amava di più o quella con cui la vita era ad un tempo più sicura e più divertente. E poi, costretti comunque ad abitare in casa, hanno incominciato a renderla più comoda, più gradevole con piante e fiori, ad attrezzarla di tutto ciò che serve allo smart working. Ed oggi la tendenza a case sempre più piccole si è invertita, la gente cerca spazi più ampi dove è possibile un minimo di comodità e di eleganza, preparandosi al momento in cui potrà ricevere nuovamente gli amici e fare feste.

glessegi



IL GIORNO

DOMENICA 28 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, operatori dello spettacolo e studenti uniti

**Occupato il Piccolo
"Parlamento" culturale
ridà vita al palcoscenico**

Vazzana in Lombardia



Pasqua 2021

**Festa nuova
La città
si prepara**

Mario Delpini Arcivescovo di Milano
In Lombardia



ristora
INSTANT DRINKS

Anticorpi e varianti, guida ai vaccini

L'inchiesta: esperti concordi sull'efficacia degli antidoti contro le mutazioni del virus. Studio su quanti mesi dura la protezione. Corsi obbligatori, spese e burocrazia ostacolano i medici pensionati pronti a fare i volontari. Le nuove regole fino a maggio

Servizi
da p. 3 a p. 7

Milano, va in scena la protesta

**La voce del teatro
e le grida d'aiuto
a lungo ignorate**

Sandro Neri

Ieri era la data fatidica: i teatri la aspettavano con ansia. Non fosse stato per la pericolosità delle varianti e i ritardi sui vaccini, avrebbero potuto riaprire le porte, pur nel rispetto di tutte le misure anti-Covid. La «Giornata del teatro», ieri, ha invece visto l'occupazione pacifica del Piccolo di Milano, l'istituzione culturale che rimanda a Paolo Grassi, Giorgio Strehler al loro impegno civile. In mattinata operatori dello spettacolo e studenti si sono riuniti nel cortile, in pieno centro città, per richiamare l'attenzione delle istituzioni sulla gravissima condizione che stanno vivendo da oltre un anno. I teatri si erano messi in regola con le norme anticontagio, ma non è bastato.

Segue a pagina 2

**SCONTRIO NEL PD, MADIA: «SERRACCHIANI RACCOMANDATA DA DELRIO»
SONDAGGIO: LA QUESTIONE FEMMINILE NON ESISTE PER METÀ DELLE DONNE**



Debora
Serracchiani,
50 anni

Marianna
Madia,
40 anni

DUELLO IN ROSA

Colombo e Noto alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Controlli anti-Covid

**Chiusi i locali
Brera e Jamaica:
sventata altra festa
di universitari**

Palma nelle Cronache

Fiumi di droga

**Auto sul carro-attrezzi
con 18 chili di coca
Due narcos in manette**

Servizio nelle Cronache

TORNA L'ORA LEGALE



Vi siete
ricordati
di spostare
le lancette
avanti di un'ora?



**Vulcanica Maionchi: De André, che caratteraccio
Mara, la musica e i talenti
«Battisti? Un impiegato»**

Degli Antoni alle pagine 12 e 13



I cistercensi di Citeaux salvano le vendite

**Monaci in lockdown
Il formaggio va online**

Jannello a pagina 18



M.T.
motori elettrici

27 ANNI

M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

IO COMPRO ITALIANO



Oggi su Alias D
HARRY MULISCH «L'attentato», dall'Olanda postbellica, un romanzo che ruota intorno alle conseguenze imprevedute di un'azione partigiana



Culture
JEAN-CLAUDE GOLVIN «Al Colosseo? Si va per vedere un'architettura irripetibile, non per gli spettacoli»
Valentina Porcheddu pagina 10



L'ultima
SUEZ L'incredibile storia della «flotta gialla», che restò intrappolata 8 anni nelle tragedie del Medio Oriente
Alberto Negri pagina 12

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA
Da oggi l'ora legale
DOMENICA 28 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 74 www.ilmanifesto.it euro 1,50

MYANMAR, UN CENTINAIO I MORTI. ANCHE UNA BAMBINA DI 5 ANNI TRA LE VITTIME

Festa dell'esercito con carneficina

Un sabato di sangue in Myanmar, dove la festa delle forze armate birmane corrisponde al giorno del 1945 in cui il Paese iniziò la sua resistenza armata contro l'occupazione giapponese.

Lady ora nuovamente agli arresti domiciliari. Mentre nella capitale Naypyidaw andava in scena la macabra parata militare del regime - unica presenza internazionale di rango la Russia - il Movimento di disobbedienza civile - candidato al Nobel 2022 - ha

sfidato ancora il divieto a scendere in piazza ed è tornato a chiedere il ripristino della democrazia. Tragico il bilancio finale, con almeno 90 morti che portano a 420 il totale dall'inizio delle proteste contro il golpe militare del 1 febbraio.
GIORDANA A PAGINA 8

ASSEDIO ALL'HOTEL DEGLI STRANIERI Jihad in Mozambico, cade Palma

Spettacolare attacco dei miliziani di Ansar al-sunna al-Shabaab alla città di Palma, centro nevralgico di un megaprogetto per l'estrazione di idrocarburi.

Popolazione in fuga e lavoratori delle società straniere in ostaggio. Il governo invia anche elicotteri "mercenari", ma la battaglia continua. MAURO A PAGINA 8

Lavoratori dello spettacolo occupano ponte Umberto I a Torino foto di Alessandro Di Marco/Ansa



Sipario garantito

Teatri occupati a Milano, Napoli e Padova, ponti bloccati a Venezia e Torino, manifestazioni a Roma e in tante altre città. I lavoratori dello spettacolo si riprendono la scena e chiedono reddito, dignità e ripartenza per tutti. Franceschini promette nuovi aiuti e una riforma

all'interno

Cina-Iran
Intesa strategica per vanificare le sanzioni Usa

Euforia a Tehran dopo la firma dell'accordo di cooperazione 25ennale con Pechino. 400 miliardi di investimenti su progetti ambiziosi in cambio di petrolio a prezzi stracciati.

MICHELE GIORDANO A PAGINA 8

Ambiente e crescita
Perché è la sinistra che deve farsene carico

PIER GIORGIO ARDENI, MAURO GALLEGATI

Dopo il Green New Deal americano, ora vessillo dei liberal, anche la Commissione Europea ha proposto uno European Green Deal. È di due giorni fa la proposta europea di un Global Green Deal.

segue a pagina 7

Dopo Draghi
I punti deboli del Pd e del M5Stelle

MASSIMO VILLONE

Èra inevitabile che con Draghi il sistema politico entrasse in un'area di turbolenza. Letta da un lato, Grillo dall'altro, si affannano per riguadagnare una salda presa sul timone.

segue a pagina 7

Lele Corvi



SANITÀ Cannabis terapeutica In Italia è un miracolo



In Italia quest'anno occorrerebbero tre tonnellate di cannabis terapeutica ma la produzione del centro farmaceutico fiorentino (unico in tutto il territorio) è ferma al palo, non riesce a soddisfare la richiesta dei malati che vorrebbero farne uso. Le richieste degli operatori sanitari. FIORENTINI A PAGINA 6

RISSA NEL PD Madia spara su Serracchiani

Nel Pd la pax lettiana è già finita. A tre giorni dal voto per la nuova capogruppo alla Camera, Marianna Madia -una delle due candidate- lancia un atto d'accusa all'uscente Graziano Delrio e alla rivale Debora Serracchiani: «Da arbitro della competizione si è fatto attivo promotore di una delle due candidate, è una cooptazione mascherata». La replica: «Sempre stata autonoma». Delrio furioso, Letta non interviene. Gelo di Calenda sulla proposta del leader Pd di partecipare alle primarie per il sindaco di Roma. CARUGATI A PAGINA 5

all'interno

Figliuolo «2,8 milioni di dosi la prossima settimana»

RED. INT. PAGINA 2

M5S Doppio mandato, allarme tra gli eletti

GIULIANO SANTORO PAGINA 5

Pensioni Si rischia il ritorno alla Fornero, Draghi tace

MASSIMO FRANCHI PAGINA 6

MEDIO ORIENTE SOCIAL Il dissenso è online, con l'occhio dei regimi



Con l'arrivo di Clubhouse e relativa crescita delle app «tradizionali», la legislazione repressiva si modernizza. Ma resta la censura. E sugli utenti cresce il controllo. Ma gli hashtag non hanno ancora sostituito la piazza. Parla Claudio Guarnieri: «Spyware di Stato sempre più invasivo». CRUCIATI A PAGINA 9

10378
9 770225 215100





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXXV - N° 96 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/98

Fondato nel 1892



Domenica 28 Marzo 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RISCHIA E' PROCCIA: "IL MATTINO" - "IL BIGFARI", EURO L20

L'anniversario
Arbore: «45 anni fa
"L'altra domenica"
Così cambiammo
la tv italiana»
Luciano Giannini a pag. 14



Azzurri e Nazionali
Insigne a caccia del gol
contro la Bulgaria
E Mertens s'infortuna
Roberto Ventre a pag. 16



Il terremoto
Scossa al Sud
ma il sito Ingv
lo annuncia
in ritardo
Mariagiovanna Capone a pag. 10



Gli scenari
L'INFLAZIONE
PUÒ MINARE
LA RIPRESA
POST COVID
Romano Prodi

Anche se non si tratta di un esercizio eccitante è tuttavia opportuno, alla fine di ogni trimestre, riflettere su come stanno andando le cose dell'economia nel mondo e su come si prospettano per il futuro. Esercizio tanto più necessario in questo complicato momento in cui, pur non trovandoci di fronte a evoluzioni inaspettate, gli elementi di riflessione sono tanti. Doveroso, anche se inutile, ripetere che siamo ancora immersi nella peggiore recessione dal dopoguerra, che si presenta in modo abbastanza diverso nelle tre grandi aree economiche mondiali.

Continua a pag. 47

«Questa estate meno divieti»

Intervista Il ministro della Salute, Speranza: «Si andrà in vacanza con il pass vaccinale Campagna di massa con nuovi assenti e nelle farmacie. Le fasce a colori anche a maggio»

«Meno limitazioni d'estate e viaggi con il pass vaccinale». È il messaggio, rassicurante, che sente di poter dare il ministro della Salute, Roberto Speranza. «La campagna di massa - dice in una intervista al Mattino - continuerà con nuovo personale. Si accelera con 160 mila medici e 270 mila infermieri». Ma saranno anche allargati i luoghi della somministrazione: «Da fine aprile - afferma Speranza - la campagna di immunizzazione avverrà anche nelle farmacie. Da maggio immaginiamo aperture gradual».

Gentili a pag. 3

La giornata della protesta

Lavia: tenere chiusi i teatri è un gesto di ignoranza

Luciano Giannini a pag. 6



I numeri della pandemia

Cartabellotta: contagi a picco tra medici e nonni delle Rsa

Ettore Mautone a pag. 4



Il piano Task force di medici sull'isola Tamponi a tutti gli ospiti così Capri blinda il turismo

Anna Maria Boniello

Capri si blinda. «Safe Hospitality», ovvero ospitalità sicura, è il progetto attraverso il quale gli albergatori si apprestano ad aprire le porte in sicurezza ai turisti che sceglieranno l'isola per la prossima estate.

Si tratta in particolare di clientela straniera che negli anni scorsi già in questo periodo prenotava le vacanze. Per far sì che Capri ritorni a essere la meta privilegiata delle loro vacanze prevede App e tamponi per i turisti con maggiori servizi sanitari.

A pag. 4

Gli scenari
L'ALLEANZA
CINA-IRAN
CON SFONDO
NUCLEARE

Erminia Voccia

Cina e Iran hanno firmato un accordo di cooperazione della durata di 25 anni. Pechino investirà 400 miliardi di dollari nella Repubblica islamica in cambio di una fornitura stabile e continuativa di greggio iraniano. L'accordo permette alla Repubblica Popolare di rafforzare la propria influenza in Medio Oriente e all'Iran di provare a porre rimedio all'isolamento internazionale e a dare respiro a un'economia strangolata dalle sanzioni internazionali. Ma nei fatti, l'accordo è molto più di questo.

Continua a pag. 11

Marano, la vittima della rapina indagata per duplice omicidio



Vendetta per un Rolex

La Smart dopo l'impatto con lo scooter e, nel tondo, Giuseppe Greco, indagato per duplice omicidio

Ferdinando Bocchetti a pag. 13

«Alta velocità Salerno-Reggio adesso si parte»

Intervista Il ministro dei trasporti Giovannianni «Subito studio di fattibilità, linea entro il 2030»

Nando Santonastaso

«Il governo intende realizzare l'Alta velocità e capacità Salerno-Reggio Calabria per l'intera tratta. Sappiamo bene che in 5 anni non si potrà completarla. Si partirà allora con la tratta Salerno-Battipaglia e con altre tratte, attingendo poi ad altri fondi il completamento dell'intero percorso avverrà entro il 2030». Così al Mattino il ministro dei Trasporti, Enrico Giovannianni.

Lo scontro

M5S, lite finale dopo il no al terzo mandato

Sul limite del doppio mandato in casa M5S e gli scenari futuri si consuma l'ennesimo strappo nel Movimento. «Grillo ci vuole cacciare», dicono i veterani.

Petrucchi a pag. 9

D'Alterio, il pm che arrestò i killer di Siani
«La Chiesa dia allo Stato i quadri del boss Nuvoletta»

Daniela De Crescenzo

«I quadri regalati da Lorenzo Nuvoletta non dovrebbero restare in Chiesa: sarebbe giusto donarli all'Agenzia per i beni confiscati», non ha dubbi il procuratore Armando D'Alterio, che conosce a fondo gli esponenti del clan di Marano, avendo anche svolto le indagini che li hanno individuati come i mandanti del delitto Siani. E chiarisce anche l'aspetto relativo al



possibile sequestro delle tele: «Posso solo ricordare - dice il Procuratore D'Alterio - che sequestro e confisca di prevenzione nei confronti dei terzi, acquirenti o donatori di beni passibili di misure di prevenzione patrimoniale in quanto provento criminoso, possono essere esercitati entro cinque anni dalla morte del donatore. Lorenzo Nuvoletta è deceduto nel '94 e quindi i termini sono scaduti».

A pag. 12

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

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

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

PONTEFIX
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT. MIN. SANITÀ DEL 29/04/2009





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 143-N° 96 ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2003 con L.430/2004 art.1 c.1 BCS-PM

NAZIONALE



Domenica 28 Marzo 2021 • Domenica delle Palme

IL GIORNO MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

31 VACCINI
GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate in Italia:
9.210.893

Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente:
-31%

Dati 27 marzo ore 18.31

La rivelazione
La corsa della manager maratona dal 2018 Adesso a trent'anni andrà alle Olimpiadi

Cordella a pag. 11



Il ritorno dei motori
L'E-Prix raddoppia: due tappe a Roma del mondiale elettrico Oggi Formula 1 e MotoGP

Atzori, Russo e Ursicino nello Sport

E' tornata l'ora legale

Vi siete ricordati di spostare le lancette dell'orologio avanti di un'ora?

L'ora solare tornerà il 31 ottobre 2021

Rischio inflazione
La ripresa lenta della Ue con i prezzi in risalita

Romano Prodi

Anche se non si tratta di un esercizio eccitante è tuttavia opportuno, alla fine di ogni trimestre, riflettere su come stanno andando le cose dell'economia nel mondo e su come si prospettano per il futuro.

Esercizio tanto più necessario in questo complicato momento in cui, pur non trovandoci di fronte a evoluzioni inaspettate, gli elementi di riflessione sono tanti.

Doveroso, anche se inutile, ripetere che siamo ancora immersi nella peggiore recessione dal dopoguerra, che si presenta in modo abbastanza diverso nelle tre grandi aree economiche mondiali. Il Pil nel corso del 2020 è infatti cresciuto del 2,2% in Cina, diminuito del 3,5% negli Stati Uniti, del 6,8% nella zona Euro e dell'8,9% in Italia.

Spostando lo sguardo in direzione delle previsioni per l'anno in corso, come ha sintetizzato il recente rapporto di Prometeia, ci rendiamo conto che, non solo per le differenti velocità delle vaccinazioni, ma anche per la diversa dimensione e rapidità degli interventi pubblici, i tre grandi protagonisti dell'economia mondiale reagiscono alla pandemia in modo radicalmente divergente.

Lasciando in disparte la Cina, che aumenterà il suo Pil dell'8,9%, la sorpresa viene dagli Stati Uniti che cresceranno del 6,2%, riportandosi così, entro la fine dell'anno, a un livello di reddito superiore a quello dell'inizio del Covid.

Continua a pag. 16

«Estate con il pass vaccinale»

► **L'intervista** Il ministro Speranza: «A settembre immunizzati tutti coloro che lo chiedono»
► **Allarme mascherine pericolose:** vietate le U-Mask. Stretta in arrivo per i sanitari no-vax

ROMA «Un'estate con meno limitazioni e viaggi con il pass vaccinale». Il ministro della Salute, Roberto Speranza, annuncia «da fine aprile una campagna di iniezioni in farmacia, con aperture graduali a maggio». Intanto si vedono i primissimi segnali di contenimento del contagio, «effetto delle misure attuate che stanno funzionando», continua il ministro. Allarme mascherine pericolose.

Allegri, Bernardini, Brandolini, Gentili, Ippaso, Loiacono, Pierantozzi, Pucci e Scarpa a pag. 3 a pag. 7

La radiografia

Siringhe, medici e crocerossine: cosa manca alle Regioni

Mauro Evangelisti

Il Lazio deve raggiungere quota 60 mila vaccinazioni al giorno, ora viaggia attorno alle 26 mila. E poi c'è l'elenco di tutto ciò che manca alle Regioni. **A pag. 2**

Intervista all'ex ministro in testa ai sondaggi per il Campidoglio



Gualtieri: «Ora si investa su Roma: è necessaria una visione ambiziosa»

Mario Ajello

«È giunto davvero il momento di investire su Roma. Serve una visione ambiziosa e con il Recovery abbiamo una grande opportunità». L'ex ministro all'Econo-

mia Roberto Gualtieri è stato investito da Letta del ruolo di candidato a sindaco della Capitale per le primarie. «La corsa per il Campidoglio? - sottolinea Gualtieri - Onorato che in tanti sollecitino un mio impegno». **A pag. 9**

Regno Unito, compie 18 anni e lascia la figlia sola per una settimana



La bimba morta di stenti mentre mamma festeggia

La piccola Asiah con la madre, Verphy Kudi **Calitri a pag. 11**

Salvataggio Alitalia la guerra degli slot dietro il no europeo

► **Il taglio del 50% degli atterraggi a Linate chiesto dall'Ue favorisce le altre compagnie**

Umberto Mancini

Dietro lo stop di Bruxelles al decollo di Ita è in corso uno scontro di interessi incrociati: quello per accaparrarsi gli slot di Alitalia in vista della ripartenza estiva, i diritti di atterraggio e decollo che sono la linfa vitale per le compagnie aeree, il lasciapassare per conquistare nuovi mercati. **A pag. 8**

Assalto al vettore

La linea di Bruxelles e la partita truccata imposta dalle lobby

Osvaldo De Paolini

Dal fronte alle rivelazioni del Messaggero sulle condizioni (...) **Continua a pag. 16**

Il saluto dai balconi

Roma, il quartiere che applaude l'arresto dei pusher

Elena Panarella

Affacciati ai balconi e alle finestre per applaudire le forze dell'ordine che stavano portando via gli spacciatori della zona. È avvenuto a Roma in zona La Rustica, dove era stato messo in piedi un vero e proprio market della droga. I clienti non mancavano ed il via vai era continuo, con conseguente esasperazione dei residenti. E così la gente acclama i carabinieri: «Qui non si viveva più». **A pag. 13**

Azione Cattolica Italiana
PRESIDENZA NAZIONALE

Fondazione Apostolicam ActusItaliaem

FIRMA PER NOI. FAI UN'AZIONE CATTOLICA
Un'Ac che soccorre

FIRMA 5xmille
alla FAA per l'Azione Cattolica

La scelta è compatibile con l'obbligo che il venditore è destinato alle Azioni Cattoliche

CODICE FISCALE **96306220581**

Scopri gli obiettivi del 2022 su 5xmille.azionecattolica.it

BILANCIA, DONNE VICINE AL SUCCESSO

IL BRANNO

Buona domenica, Bilancia! Donne in amore. Luna piena nel segno Illumina le Palme e risveglia anche la passione degli uomini, ma Giove e Marte sono più devoti al gentil sesso, in questo caso vincente anche nel mondo esterno. Non molto presenti in famiglia, ma attentissime a ogni possibile vantaggio finanziario. A loro, alla fine, si perdona tutto, sono così belle quando si fa tenera la notte. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

DOMENICA 28 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna: i materiali non si trovano

Case e superbonus, le ristrutturazioni vanno a rilento

Catapano nel Fascicolo Regionale



Trasporti: la svolta digitale

Il biglietto sul bus? Pago col bancomat

Servizio nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Anticorpi e varianti, guida ai vaccini

L'inchiesta: esperti concordi sull'efficacia degli antidoti contro le mutazioni del virus. Studio su quanti mesi dura la protezione. Corsi obbligatori, spese e burocrazia ostacolano i medici pensionati pronti a fare i volontari. Le nuove regole fino a maggio

Servizi
da p. 3 a p. 7

Dall'infezione all'ossessione

Ma perché parliamo solo di Covid?

Michele Brambilla

Qualche giorno fa un amico imprenditore mi ha invitato a visitare la sua azienda. Mentre eravamo in mensa, e dopo ormai quasi tre ore che eravamo insieme, mi ha detto: «Mi accorgo ora che anche oggi abbiamo parlato solo della pandemia». Ci siamo guardati in faccia sconsolati. È vero: tutti i nostri discorsi, tutte le nostre conversazioni, anche in casa e fra gli amici, sono monopolizzate dal maledetto virus.

Ma davvero non c'è null'altro di cui parlare? Certo, il Covid è una tragedia planetaria che passerà alla storia. In poco più di un anno ha provocato due milioni e 770 mila morti. Un'enormità.

Continua a pagina 2

**SCONTRO NEL PD, MADIA: «SERRACCHIANI RACCOMANDATA DA DELRIO»
SONDAGGIO: LA QUESTIONE FEMMINILE NON ESISTE PER METÀ DELLE DONNE**



Debora Serracchiani, 50 anni

Marianna Madia, 40 anni

DUELLO IN ROSA

Colombo e Noto alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Bologna, denunciato

Diffonde in rete il video hard dell'ex fidanzata minorenni

Orlandi in Cronaca

Virtus-Fortitudo alle 20.45

Derby di BasketCity Belinelli contro il suo passato

Caniato e Selleri nel QS

TORNA L'ORA LEGALE



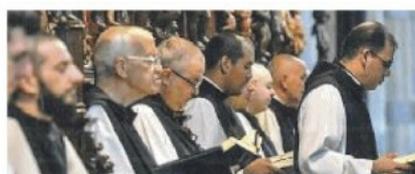
Vi siete ricordati di spostare le lancette avanti di un'ora?



Vulcanica Maionchi: De André, che caratteraccio

Mara, la musica e i talenti «Battisti? Un impiegato»

Degli Antoni alle pagine 12 e 13



I cistercensi di Citeaux salvano le vendite

Monaci in lockdown Il formaggio va online

Jannello a pagina 18

MT
motori elettrici

27 ANNI

M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

IO COMPRO ITALIANO

GECAR nuova concessionaria OPEL

DOMENICA 28 MARZO 2021 IL SECOLO XIX

GECAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SPECCHIO" - Anno CXXXV - NUMERO 74, 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

Il nuovo decreto: categorie, importi, richieste e tempi

Gli aiuti anti-Covid

Famiglie, lavoratori, imprese: i benefici e per quali va fatta domanda. Debiti fiscali, rinvii e scadenze

Domani l'inserto di 8 pagine in omaggio con IL SECOLO XIX

OGGI IL PRIMO VOLUME: CONRAD, BALZAC E DEFOE In regalo i racconti di mare firmati da grandi scrittori



IN ALLEGATO CON IL SECOLO XIX

INDICE

Table with 2 columns: Page, Page 2-44. Rows: Primo-Piano, Cronache, Commenti, Economia-Marittimo, Genova, Programmi-Tv, Xite, Sport.

FIGLIUOLO CHIEDE ALLA LIGURIA DI SALIRE A 11 MILA DOSI AL GIORNO. TOTI: CE LA FAREMO. DRAGHI FRENA LE REGIONI: NO A FUGHE SU LOCKDOWN E SPUTNIK

Vaccini, l'Italia è in ritardo In attesa 8 milioni di anziani

Savona, impennata del contagio e dei ricoveri. Scoperto focolaio anche in un convento di clausura

La campagna vaccinale accumula ritardi in tutto il Paese: il conto aggiornato dice che ci sono ancora 8 milioni di anziani da immunizzare.

Le Regioni vanno in ordine sparso e per questo il premier Draghi lancia un ultimatum: «No a fughe in avanti su lockdown e Sputnik».

GLI ARTICOLI / PAGINE 2-7

IL SOTTOSEGRETARIO

Carlo Bertini

Amendola: da giugno un certificato digitale per chi è immunizzato

Il sottosegretario agli Affari europei Amendola annuncia che da giugno sarà pronto un certificato vaccinale elettronico per garantire le vacanze in sicurezza in tutto il continente.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

AGENOVA 25 SEDI

Emanuele Rossi

Via alle vaccinazioni nelle farmacie Ecco dove si faranno

Da oggi è possibile prenotare la vaccinazione nelle farmacie. Il servizio scatterà da martedì in 25 sedi genovesi.

NEDDUE PEDEMONTE / PAGINA 9E-43

ROLLI



UN'ILLUSIONE LA RIAPERTURA. GENOVA, IL NAZIONALE METTE LE PROVE ON LINE

Per cinema e teatri in crisi ripartenza solo virtuale

Il 27 marzo avrebbe dovuto essere il giorno della riapertura di cinema e teatri. Invece niente, sipari ancora abbassati e proiettori spenti.

NEDDUE PEDEMONTE / PAGINA 9E-43

almeno trecento addetti. Ma si cerca di guardare avanti come fa il Teatro Nazionale di Genova che pubblica sui social prove, curiosità e dialoghi, in attesa di poter tornare in scena.

NEDDUE PEDEMONTE / PAGINA 9E-43



BALLARDINI, UNA LANTERNA: «ALLENARE IL GENOA È UNA MAGNIFICA FOLLIA»

ARRICHELLO E SCHIAPPAPIETRA / PAG. 44 E 45

Il tecnico del Genoa Ballardini fotografato sotto la Lanterna

TANDEPRESS

LE STORIE

La bimba afghana e il confine dell'umanità

MARCO REVELLI

Ha soltanto 11 anni la bimba afghana ricoverata fino a ieri al Regina Margherita di Torino in stato di choc, ma dietro di sé, in realtà, una vita lunghissima - lunga almeno 6.600 chilometri, quanto separano Kabul da Oulx - e terribilmente densa di storia e di tragedia, come nessuno di noi nemmeno si sogna.

SEBIE / PAGINA 15 FAME POLETTI / PAGINA 13

Annega a nove anni per entrare negli Usa insieme alla famiglia



Paolo Mastrolilli

Una bambina di nove anni del Guatemala è annegata nel Rio Grande mentre cercava di attraversare con la famiglia il confine degli Stati Uniti.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

MERCATO DELLA FOCE advertisement with logo and contact info

OGGI IL GRAN PREMIO DEL BAHREIN

F1, la prima pole a Verstappen Ferrari quarta con Leclerc

La prima pole della F1 2021, nel Bahrein, va a Verstappen su Red Bull. Nella stagione in cui non sarebbe dovuto cambiare niente, visti i limiti imposti allo sviluppo delle auto, Hamilton si è trovato di colpo più lento di 4 decimi rispetto al rivale.

L'INVIATO MANCINI / PAGINA 48

LA SCRITTRICE E IL SUCCESSO DI "UN'AMICIZIA"

Avallone: il mio viaggio nei social sulle orme delle nuove Ferragni

«Io continuo a scrivere libri, temendo però che ormai i social mi rubino il mestiere. Mi sembra che nessuno voglia più leggere le storie scritte dagli altri ma esclusivamente le proprie, narrate sui social».

NEONATO / PAGINA 41

Advertisement for 'È tornata l'ora legale' with clock graphic

VIGILANZA VALBISAGNO advertisement with logo and phone number



€ 2,50* in Italia — Domenica 28 Marzo 2021 — Anno 157* — Numero 85 — ilsol24ore.com

* Soldi in Abruzzo, Puglia, nelle province di CO, LC, SO, BG, BS, PV, LI, GR, LG, MS, PI, PT, PD, SP, VI, MO, NO, RA, PV, PR. In Abruzzo e in Molise con i rispettivi quotidiani locali e in loco in più del prezzo locale (e a chi in più in presenza di un allegato a pagamento)



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Maurizio Serra,
Ambasciatore
e scrittore

A tu per tu
Maurizio Serra
«Dovremmo essere
più orgogliosi
e consapevoli
del valore
della nostra Italia»

di **Carlo Marroni**
— a pagina 6

varco
DAL 1965 UN RIFUGIO SICURO

MUSTANG MACH-E ALL-ELECTRIC
100% ELETTRICA. 100% MUSTANG.

Ford

Vano FeriStore Milano - feristore.it

Domenica

COPERTINA
COSÌ FU DIPINTO
E SMONTATO
IL PARTENONE

di **Emanuele Papi**
— a pagina 7



STORIA
LA PARABOLA
DI ROMA,
METROPOLI
SOTTO
ASSEDIO

di **Emilio Gentile**
— a pag. 11



Arredo Design 24

Tendenze
Adesso la casa
diventa vegana

di **Maria Chiara Voel**
— a pagina 18



Lunedì

Fondo perduto
Via alle richieste:
ecco la dote in gioco

— Domani in edicola

Smart working, resta per 5,3 milioni Per le aziende è lo scudo anti Covid

Lavoro & virus

Si consolidano le intese
nelle imprese. Lavoro
e Salute, protocolli aggiornati

Da Vodafone a Bayer, da Sanofi a Ingsi si consolidano nelle imprese gli accordi per il lavoro agile post pandemia. Secondo l'Osservatorio Smart Working del Politecnico di Milano, saranno almeno 5,3 milioni i lavoratori che dopo la fine della

pandemia continueranno a lavorare da casa: dieci volte tanto rispetto al 2019, con una media di quasi tre giorni di lavoro da remoto a settimana nelle grandi imprese e parite fino a cinque giorni. Intanto, i ministri del Lavoro e della Salute hanno consegnato alle parti sociali la bozza sul nuovo protocollo sulla sicurezza anti Covid in azienda. Il lavoro agile resta il pilastro della prevenzione: gli esitoria nati da almeno una settimana ma ancora positivi potranno rientrare in azienda dopo 21 giorni dall'inizio della malattia. Mascherina obbligatoria se non si può rispettare la distanza di un metro.

— *Sestizi a pagina 2-3*

DICHIARAZIONI 2021

Il 730 taglia 900 milioni di sconti fiscali

di **Marco Mobili e Giovanni Parente** — a pag. 13

Slitta la proposta di Cdp per l'88% di Autostrade Atteso oggi il nuovo Cda

Le partite strategiche

L'obiettivo del board è
affinare l'offerta che valuta
la concessionaria 9,1 miliardi

Cdp si prende altre 24 ore prima di deliberare l'offerta per l'acquisto, in cordata con Blackstone e Macquarie, dell'88% di Autostrade per l'Italia. Il cda che terà in serata

avrebbe dovuto dare l'ok alla proposta si è aggiornato, pare, a questa mattina. E lo avrebbe fatto perché potrebbero esserci ulteriori affinamenti sul prezzo, in particolare in quella parte che si intreccia con le "partite" pubbliche. Sul tavolo il nuovo schema d'intesa che parte da una valorizzazione di Aspi sempre di 9,1 miliardi di euro, ma con alcune variazioni rispetto ad altri due tassi centrali: gli indennizzi (scesi a 500 milioni) e le compensazioni da Covid (altri 400).

— *Laura Galvagni — a pag. 5*

PARLA L'AD DI QUATTRO

«Lo streaming di Dazn riporterà la platea del calcio agli anni d'oro»

di **Andrea Biondi** — a pagina 11

VERDI TEDESCHI

Melanie Hass:
«Ecco perché la Germania ha bisogno di noi»

di **Attilio Geroni** — a pagina 10

IL BLOCCO DEL CANALE



Bloccate nel Golfo. Le navi ferme all'imbocco del Canale di Suez in attesa della rimozione della Ever Given

Suez costa 500mila euro al giorno per nave

La speranza di tutti gli operatori è che la situazione a Suez si sblocchi al più presto. Anche perché deviare le navi lungo sul perlo dell'Africa, passando dal Capo di Buona Speranza può costare all'armatore da 300mila a 600mila dollari in più al giorno e il viaggio variare da 12 a 20 giorni aggiuntivi, a seconda del

170 milioni

RISCHIO RISARCIMENTI
I grandi broker assicurativi cominciano a quantificare i danni e i costi per la compagnia Evergreen conseguenti al blocco del Canale di Suez

tragitto. Ma non è affatto detto che lo sblocco della Ever Given, la gigantesca portacontainer da 400 metri di lunghezza incagliata dal 23 marzo nel canale di Suez, si risolvva in tempi molto brevi. Molte le cause in arrivo e gli assicuratori stimano risarcimenti per 170 milioni.

— *Raoul de Forcade — a pag. 7*

CAMPAGNA VACCINALE

CHI SONO I VERI
RESPONSABILI
DELLA LENTEZZA
EUROPEA

di **Sergio Fabbrini**

Se è vero che Mario Draghi si è arrabbiato durante la riunione del Consiglio europeo (dei capi di governo dei 27 paesi dell'Unione europea, tenutasi il 25-26 marzo), di ragioni per arrabbiarsi ce n'erano in abbondanza. Di fronte ad una campagna di vaccinazione inefficace, il Consiglio europeo si è limitato a dichiarare (nelle sue Conclusioni) che occorre «accelerare la produzione, la consegna e la diffusione del vaccino», senza spendere una parola su come farlo e (soprattutto) su chi dovrebbe farlo. Ci sarà un motivo per cui, al 25 marzo (secondo *Our World in Data*), il 26,1% degli americani aveva ricevuto almeno una dose del vaccino anti-Covid, mentre ciò era avvenuto solamente per il 10,1% dei francesi, il 9,9% degli italiani e il 9,7% dei tedeschi. Dietro quei numeri vi sono migliaia di cittadini europei morti (che potevano essere salvati) oltre che incalcolabili costi economici, sociali e civili per via del prolungamento del lockdown.

— *Continua a pagina 9*

EMISSIONI SOVRANE

IL DEBITO
BOMBA DEI PAESI
EMERGENTI

di **Marcello Milnena**

Al fronte di uno stimolo fiscale che dovrebbe superare il 10% del Pil, dall'inizio dell'anno i mercati hanno spinto il tasso dei Treasury Usa a 10 anni da meno dell'1% all'1,75%. Gli effetti negativi iniziano a percepirsi distintamente non solo in Europa con un prevedibile rafforzamento del Dollaro. Il Dollar Strength Index che misura l'apprezzamento del biglietto verde da metà febbraio ha invertito il trend recuperando il 3 per cento.

— *Continua a pagina 14*

È TORNATA L'ORA LEGALE
Da oggi, le sette e venti di un'ora. L'ora legale terminerà l'ultimo weekend di ottobre

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE
1 mese a 1€. Per info: ilsol24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600

Ambrosiano
Valutiamo & Acquistiamo I Tuoi Preziosi

Paolo Cattin

OREFICERIA 31,60 €/GR. STERLINE 3.400 € OROLOGI MODERNI & VINTAGE DIAMANTI

SIAMO APERTI DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 18.00 • SABATO DALLE 9.00 ALLE 13.00
AMBROSIANO SRL • VIA DEL BOLLO 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 495 19 260 • WWW.AMBROSIANOILMILANO.IT





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 28 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 86 - € 1,20
Domenica delle Palme

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/10/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbinamenti a Latina e prov.: Il Tempo - Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo - Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo - Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo - Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo - Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (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

SCHIAVIZZATI GLI ASSISTENTI DEI PARLAMENTARI

Spuntano tanti piccoli Boldrini

Collaboratori inquadrati come colf o baby sitter e usati per comprare vestiti

Ci sono anche gli onorevoli che chiedono all'assistente di ridargli parte dello stipendio

Eppure Camera e Senato potrebbero adeguarsi alle norme dei paesi europei

Il Tempo di Osho

Figliuolo secca le primule di Arcuri: «Follia»



... Non c'è soltanto l'ex presidente della Camera Laura Boldrini, accusata da alcune sue collaboratrici di averle «sfruttate». Sono tanti i parlamentari che usano gli assistenti come baby sitter o per comprare vestiti. La denuncia è del presidente dell'associazione che riunisce i «portaborse»: alcuni onorevoli vogliono pure indietro una parte del compenso dato.

De Leo a pagina 7

Confronto nel governo

Salvini non molla la presa e si appella al premier

Scutiero a pagina 3

Diventerà un centro di immunizzazione

Il trucco di Bankitalia per vaccinare i dipendenti

Caleri a pagina 4

Poche dosi e molte incertezze

La protesta dei medici di base «Errori nella distribuzione»

Sbraga a pagina 15

Il retroscena

Vogliono pensionare Biden Al suo posto la vice Harris

Bisignani a pagina 10

Da martedì nel Lazio ricominciano le lezioni per elementari e medie. Manca ancora l'ok a nidi e asili Il pasticcio della riapertura delle scuole

La protesta dei commercianti «Basta con i sacrifici Rischiamo di fallire»

Verucci a pagina 16

... Il Lazio passerà in fascia arancione e da martedì le scuole riapriranno. Ma non tutte. Le secondarie di secondo grado, cioè le superiori, proseguiranno in didattica digitale: si tornerà in presenza il 7 aprile. Via libera invece a elementari e medie mentre restano dubbi per nidi e asili: manca ancora l'ordinanza.

Conti a pagina 6

L'iniziativa a favore del regista Parte la mobilitazione per la grazia a Crespi

Storace a pagina 9

Emergenza immondizia Chiude la discarica Roma rischia l'invasione di rifiuti

Sereni a pagina 18

la S TORACIATA
Toglietevi dalla testa che si possa fare questa vita per tutta la vita

FISIODANIELI S.r.l.
Dir. San. Dr. Gianpiero Cutolo
Esperienza e impegno quotidiano a servizio del vostro benessere
fisioterapia • osteopatia • medicina dello sport
visite specialistiche • esami clinici e diagnostici
CONVENZIONI SANITARIE DIRETTE CON I PRINCIPALI FONDI ASSICURATIVI
Viale Stefano Gradi, 145 • 00143 Roma • Tel. 06.50.38.432
www.fisiodanieli.it

Il diario di Maurizio Costanzo
Non volevo crederci, eppure pare proprio che sia vero: la Finlandia è il Paese più felice al mondo per qualità della vita e per altri motivi che a me sfuggono, ma ai finlandesi no. D'altra parte, l'Italia è al ventottesimo posto, preceduta dalla Spagna e all'ultimo posto c'è l'Afghanistan. Anziché invidiare i finlandesi, cerchiamo di migliorare la nostra qualità di vita. C'è anche un'altra strategia: facciamo finta che le cose non siano esattamente così. Magari non saremo primi, ma un po' più vicini agli altri paesi europei forse sì.

LA NAZIONE

DOMENICA 28 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La lotta al virus, Giani resiste alle critiche

Toscana, le ore più dure
Un piano in tre fasi
per recuperare tempo

Caroppo e Ulivelli nel Fascicolo Regionale



Appello al ministro Giorgetti

I lavoratori Jsw
«Oltre a Taranto
c'è Piombino»

Papi nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Anticorpi e varianti, guida ai vaccini

L'inchiesta: esperti concordi sull'efficacia degli antidoti contro le mutazioni del virus. Studio su quanti mesi dura la protezione
Corsi obbligatori, spese e burocrazia ostacolano i medici pensionati pronti a fare i volontari. Le nuove regole fino a maggio

Servizi
da p. 3 a p. 7

Il Covid e gli anziani dimenticati

Le strane priorità
di un Paese
piccolo piccolo

Agnese Pini

La prima sensazione che provo adesso, nella mia Toscana che da lunedì tornerà rossa e che si è guadagnata l'ultimo ingrato posto nella classifica nazionale sulle vaccinazioni per gli over 80, nella mia Toscana diventata il termine di paragone in negativo della campagna anti Covid, il paradigma di ciò che non si deve fare, il sinonimo di tutti gli italici vizi (furbizie, favoritismi, corporazioni), ammonita perfino dal taciturno Draghi: la prima sensazione che provo, dicevo, è il dispiacere. Tra novembre e dicembre, mentre il Covid mieteva morti con picchi di ottocento al giorno, tutti noi non facevamo che ricordare, ribadire, sottolineare come le vittime del virus fossero sostanzialmente gli anziani.

Continua a pagina 2

SCONTRO NEL PD, MADIA: «SERRACCHIANI RACCOMANDATA DA DELRIO»
SONDAGGIO: LA QUESTIONE FEMMINILE NON ESISTE PER METÀ DELLE DONNE

Debora
Serracchiani,
50 anniMarianna
Madia,
40 anni

DUELLO IN ROSA

Colombo e Noto alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Firenze

L'albero di Penone
dedicato a Dante
spacca la città
E Sgarbi attacca

Mugnaini in Cronaca

La vendetta

All'interno
il racconto
di Marco Vichi

TORNA L'ORA LEGALE

Vi siete
ricordati
di spostare
le lancette
avanti di un'ora?

Vulcanica Maionchi: De André, che caratteraccio

Mara, la musica e i talenti
«Battisti? Un impiegato»

Degli Antoni alle pagine 12 e 13



I cistercensi di Citeaux salvano le vendite

Monaci in lockdown
Il formaggio va online

Jannello a pagina 18



M.T.
motori elettrici

27 ANNI

M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

IO COMPRO ITALIANO



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

L'Espresso

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 74

Domenica 28 marzo 2021



Oggi con L'Espresso e in regalo il libro *La Grande Poesia* in Italia € 2,50

Editoriali

La modernità tra Amore e Potere

di Eugenio Scalfari

Vivetela bene la vostra piccola vita perché è la sola e quindi immensa ricchezza di cui disponete. Non dilapidatela, non difendetela con avarizia, non gettatela via oltre l'ostacolo. Vivetela con intensa passione, con speranza e allegria. Nel 2014 scrissi un libro dal titolo *Scuote l'anima mia Eros*. Questo libro, a rileggerlo oggi, è ancora carico di pensieri e di razionalità senza tuttavia nascondersi che la conoscenza e il sapere hanno il loro fondo oscuro nella malinconia. Io sono stato di carattere un mercuriale che sognava di essere un saturnino.

● continua a pagina 25

Una nuova economia costruita sui diritti

di Maurizio Molinari

L'impatto della pandemia sul sistema economico delle democrazie avanzate - Italia inclusa - è di tali dimensioni da porre la questione di come debba essere ricostruito. Ovvero, se la profondità della ferita subito dal capitalismo industriale offre l'opportunità di una ricostruzione a tal punto radicale da pianificare una crescita economica capace di dare risposte efficaci alle maggiori sfide del nostro tempo.

● continua a pagina 25

Corsa al vaccino italiano

ReiThera, biotech a sud di Roma, sta completando la fase 2 dei test. Obiettivo 20 milioni di dosi in autunno destinate solo al nostro Paese. Colloqui tra ministero della Salute e la multinazionale Gsk per l'uso degli stabilimenti di Siena

Accelera la campagna: "In settimana 300 mila fiale al giorno"

di Michele Bocci e Elena Dusi

ReiThera e Takis sono due piccole biotech vicine di casa a Castel Romano, 20 chilometri a sud della capitale. Gsk è una multinazionale con stabilimento a Rosia, in provincia di Siena. Strade diverse, ma entrambe portano al vaccino made in Italy.

● a pagina 3 con i servizi di Ananasso, Di Raimondo Foschini e Tonacci
● alle pagine 2 e 4

Legg

Draghi alla prova dei penultimatum di Matteo Salvini

di Claudio Tito

● a pagina 24

Longform

Il Grande incompiuto. Inchiesta sulla crisi permanente del Pd

di Bonini, Cappellini, Lauria Nigro, Vecchio e Vitale

con un editoriale di Ezio Mauro
● da pagina 37 a pagina 40

Mappamondi



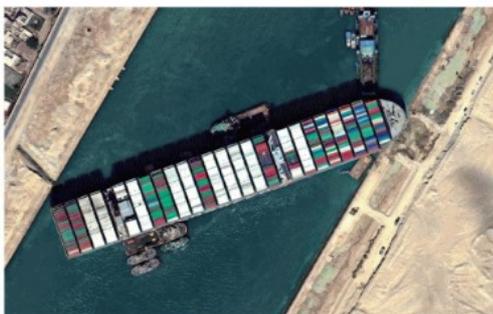
▲ Yangon Il dolore per l'uccisione di un membro della famiglia

Birmania, un giorno di massacri. I militari sparano sui bambini

di Giampaolo Cadalanu

La giunta golpista l'aveva promesso venerdì, alla tv di Stato: avrebbe sparato sui contestatori, «in testa o alla schiena». E i generali facevano sul serio: vittime in 40 città, compresi diversi minori.

● a pagina 14



▲ Il blocco La nave cargo Ever Given, ferma di traverso nel Canale di Suez

Suez, ai piedi del gigante che ha chiuso due mari

dal nostro inviato Pietro Del Re

Le riconosce a malapena, al largo del porto, le oltre cento navi da carico e superpetroliere bloccate nel Mar Rosso, così gigantesche che nella luce del primo mattino sembrano altrettanti isolotti.

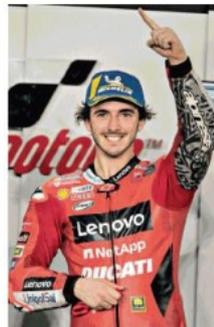
● alle pagine 12 e 13 con un servizio di Ettore Livini

Sport

Formula Uno. Ora Hamilton ha due rivali

dalla nostra inviata
Alessandra Retico
● a pagina 30

MotoGP. La Ducati vola in pole



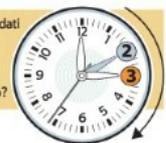
dal nostro inviato
Massimo Calandri
● a pagina 31

Mr Blavatnik. Il sovrano del calcio Dazn

di Giovanni Pons
● a pagina 18

È TORNATA L'ORA LEGALE

Vi siete ricordati di spostare avanti di un'ora le lancette dell'orologio?



PREOCCUPAZIONI COSTANTI? Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
60 mg capitale molli
con minerali di bronzo
30 CAPSULE ORALI

Nuovo farmaco con estratto Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA
Più spazio alla vita.

CHEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione GPP che può essere consegnato solo dal farmacista. Rivenditori: Farmacia. Tel. 06/49821. Fax 06/49823923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49823923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Venezia, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: publicit@amanzoni.it

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

NZ



Il libro "Le voci del bosco" di Mauro Corona per la collana Storie di montagna de La Stampa

ORA LEGALE Vi siete ricordati di portare le lancette AVANTI DI UN'ORA?

MotoGp In Qatar Bagnaia vola con la Ducati Prima pole del pilota torinese, Rossi quarto



LA STAMPA

DOMENICA 28 MARZO 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO + 0,50 € SPECCHIO ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) II ANNO 155 II N.86 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.NL27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-T0 II www.lastampa.it GNN

L'EDITORIALE

LA SOLIDARIETÀ CHE SERVE ALL'EUROPA

MASSIMO GIANNINI

«La pandemia del coronavirus è una tragedia umana di proporzioni potenzialmente bibliche... E' necessario un cambiamento di mentalità, al pari di quello operato in tempo di guerra...»

Sembrava esagerato il richiamo draghiano alle "piaghe" dell'Uomo narrate dalla Bibbia. Purtroppo non è così. Da quel marzo 2020, nel mondo il virus ha mietuto 2 milioni e 800 mila vittime e 125 milioni di contagiati.

CONTINUA A PAGINA 19

DOMANI LA RESA DEI CONTI. IL PREMIER: "NO A FUGHE IN AVANTI CON I CONTRATTI FAI DA TE"

Draghi, altolà alle Regioni sui lockdown e lo Sputnik

Campagna vaccinale in ritardo, ancora 8 milioni di anziani senza iniezione

Il premier Draghi lancia un ultimatum alle Regioni: "No a fughe in avanti su lockdown e Sputnik". Scontro nella maggioranza sulle riaperture.

L'INTERVISTA

Amendola: "Da giugno il pass per chi si vaccina"

CARLO BERTINI

Certo, lo stop della Corte tedesca al Recovery plan non è una bella notizia, ma Enzo Amendola confida che ciò «non mette in discussione il Recovery, anche se qualche ritardo lo provocherà».

LA PROPOSTA

Barca: "Il Recovery per far rinascere il Sud"

FABRIZIO BARCA

Per tutti coloro (e sono molti) che ritengono il "dialogo sociale", il confronto acceso e informato dello Stato con la società organizzata, un passo populista - anzi che l'essenza della democrazia - o comunque ridondante e inutile.

CONTINUA A PAGINA 19

IL CASO Piacenza, la moschea che divide la città

CHIARA BALDI



Musulmani in una moschea italiana per il venerdì di preghiera - P. 11

LA STORIA Monginevro, il confine che blocca Amy

MARCO REVELLI



La polizia italiana al confine francese controlla i migranti - P. 10

I DIRITTI

INTEGRALISTI UNITI CONTRO LE DONNE

FLAVIA PERINA

C'è una bizzarra sintonia tra la decisione della Turchia di ritirarsi dalla Convenzione di Istanbul contro la violenza sulle donne e l'analoga battaglia intrapresa dai Paesi ultracatolici del sovranismo europeo: l'Ungheria, che ha respinto di recente la ratifica della Convenzione, e la Polonia, che vuole uscirne e ha invitato Croazia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Slovenia a promuovere un'intesa "alternativa".



CONTINUA A PAGINA 19

LA TESTIMONIANZA

Azzolina: "Ora la Lega si scusi per quegli insulti"

FEDERICO CAPURSO

«Alla fine, è andata bene», dice Lucia Azzolina appena risponde al telefono. E tira un sospiro di sollievo profondo, di quelli che servono a scaricare la tensione accumulata in «giornate davvero brutte».



CONTINUA A PAGINA 19

LE IDEE

LA DEMOCRAZIA DEL SORTEGGIO

LUGI MANCONI

«La democrazia è la peggiore forma di governo, eccezione fatta per tutte le altre forme sperimentate finora». Le parole pronunciate da Churchill nel 1947, se pure vere, rischiano di risultare consolatorie.



CONTINUA A PAGINA 19

OGGI SUL SETTIMANALE

I Maneskin: "La nostra generazione cattiva e resiliente"

ANDREA MALAGUTI

C'è un momento in cui la vita, dopo averci fatto soffrire quel minimo sindacale necessario ad ogni grande storia, si mette a girare per il verso giusto. E all'improvviso sei i Maneskin. Che in danese significa "Chiaro di luna" e in italiano sedici dischi di platino e la vittoria a Sanremo con "Zitti e buoni", slogan un po' ovvio per un successo che in effetti non lo è.

Specchio



giamenti canori demenziali e mediocri, in definitiva di nessuna importanza, lo spettacolo di arte varia di questi quattro ventenni romani ti si deposita dentro e si mette a frullare nella testa e nella pancia anche se chi ascolta non ha voglia di lasciarlo spazio. Fa da solo. Ora, sintetizzando male una manciata di pregiudizi, la band ha un capo che si chiama Damiano, uno che si porta addosso un'energia comprensibile soltanto a chi abbia conosciuto l'esplosione istantanea della felicità.

SIBONA LA GRAPPA DI BAROLO advertisement with image of the bottle.

CRUDO DI CUNEO advertisement with logo and text.



Il Sole 24 Ore

Primo Piano

L'ingorgo di Suez costa agli armatori 500mila euro al giorno per nave

Evitare lo stretto. Il trasporto via mare conta i danni del blocco: per modificare la rotta e passare da Capo Buona Speranza il rincaro minimo è di 255mila euro al giorno per ogni imbarcazione ma il conto raddoppia a seconda della grandezza

Raoul de Forcade

La speranza di tutti gli operatori è che la situazione a Suez si sblocchi al più presto. Anche perché deviare le navi lungo sul periplo dell' Africa, passando dal Capo di Buona Speranza (come già stanno facendo Msc e Maersk) può costare all' armatore da 300mila a 600mila dollari (circa 254-500 mila euro) in più al giorno e il viaggio variare da 12 a 20 giorni aggiuntivi, a seconda del tragitto. Ma non è affatto detto che lo sblocco della Ever Given, la gigantesca portacontainer da 400 metri di lunghezza e 20mila teu (contenitori da 20 piedi) incagliata dal 23 marzo nel canale di Suez, si risolva in tempi molto brevi (si veda box). L' Authority del Canale di Suez ha annunciato ieri la fine delle operazioni di dragaggio e l' inizio delle manovre di rimorchio della unità della Evergreen ma ha avvertito che si tratta di una procedura complessa che prevede vari tentativi, che potrebbero anche andare a vuoto.

Intanto, sempre nella giornata di ieri, secondo quanto fa sapere una società di fornitura di servizi per il canale, la Leth Agencie, sono salite ad almeno 320 le navi bloccate dentro e attorno a Suez. Si tratta di oltre 100 imbarcazioni dirette a Sud, decine in sosta nel Grande Lago Amaro (nel mezzo del canale) e oltre 120 che tentano di raggiungere il Mediterraneo.

«Sono fiducioso - afferma il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, che si riesca a sbloccare la situazione.

Ci sono dei grandissimi esperti di salvataggi marittimi» che stanno lavorando. Mattioli sottolinea che finora ci sono «solo una o due navi italiane in coda, in attesa di transitare». Ma comunque «è evidente» che di questo blocco «soffre moltissimo il sistema Italia. Siamo un Paese di trasformazione, che vive su import ed export.

Chiaramente il canale di Suez ha un effetto preponderante per tutto ciò che riguarda il trasporto containerizzato e l' approvvigionamento petrolifero, tutto il petrolio in attesa di essere raffinato, proveniente da tutti i Paesi arabi e dal Golfo Persico».

Anche Daniele Rossi, presidente di **Assoport**, ritiene che la situazione a Suez «avrà un impatto enorme sui porti italiani. A mio parere ci vorrà tempo per disincagliare la Ever Given e, contando che nel canale passano 50 navi al giorno, l' ingorgo crescerà ancora. Quando il canale riaprirà e le navi in attesa, buona parte delle quali sono destinate a scali italiani, arriveranno nel Mediterraneo, nei nostri porti ci saranno difficoltà operative, dovute alla congestione che si verrà a creare.

Questo si aggiunge al periodo già difficile determinato dal Covid».

Secondo Rossi, «l' impatto più negativo lo avrà il settore industriale italiano, perché il ritardo delle consegne di merci nella filiera produttiva causerà un innalzamento dei prezzi. Il petrolio, del resto ha già avuto un' impennata del 4,5% circa». Rossi, riguardo all' incidente, punta il dito sul gigantismo navale: «La comunità internazionale ha premesso che i fondali del canale fossero approfonditi abbastanza da consentire il passaggio delle maxi navi. In questo modo si sono favoriti i commerci dei porti del Nord Europa, attrezzati per accoglierle, a discapito di quelli del Sud, che non lo



erano. Sul gigantismo non si torna indietro ormai, ma questo incidente dovrebbe far riflettere».

Intanto la Capitaneria di porto di Genova, il principale scalo italiano, ha annunciato di essere in stato di pre-allerta, nel caso «una volta riaperto il canale, un numero elevato di navi possano raggiungere



Il Sole 24 Ore

Primo Piano

Genova comprimendo la regolare pianificazione degli ingressi in porto».

Cesare d' Amico, armatore al vertice, col cugino Paolo, di unodei più importanti gruppi armatoriali italiani (d' Amico Società di navigazione), sottolinea che «più passa il tempo e più la situazione diventa delicata. E la prospettiva cambia anche a seconda delle destinazioni che hanno le navi a cui è temporaneamente inibito il passaggio. Nelle prossime 48 ore si dovrebbe capire se si potrà riutilizzare il canale nell' arco di un paio di giorni oppure se ci vorranno settimane. Nel qual caso gli armatori sceglieranno di deviare le navi su Capo di Buona Speranza con extracosti importanti».

Per quelle destinate al Nord Europa, spiega ancora d' Amico, questo comporterebbe 12 giorni di viaggio in più, che si allungano a 15 se la destinazione è il Mediterraneo. Ci vogliono 20 giorni in più, invece, se si tratta di navi che dal Mar Nero devono andare in Far East. E in tutto questo le unità più svantaggiate sono le portacontainer, che hanno arrivi e partenze schedati. Contando il consumo di carburante in più, per il viaggio più lungo, nonché il costo giornaliero della nave e detraendo il prezzo dell' attraversamento di Suez, che è tra i 150mila e i 250mila dollari, il costo operativo aggiuntivo, per una nave che fa il periplo dell' Africa, può variare dai 300mila ai 600mila dollari».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Dopo l'avvio della gestione tedesca della Piattaforma anche le ferrovie di Vienna rafforzano la loro presenza

Gli austriaci di Öbb sbarcano a Trieste A giugno l'ingresso nell'Interporto

il focus Diego D'Amelio / triesteDopo i tedeschi di Duisport, all'Interporto di **Trieste** arrivano le Ferrovie austriache.

È destinato a concretizzarsi a giugno l'interesse che da tempo le Österreichische Bundesbahnen mostrano per il polo logistico che unisce il terminal di Ferneti a quelli di FreeEste (area ex Wärtsilä) e Cervignano. Öbb sta per rilevare una piccola quota dell'Interporto per entrare nella partita della logistica in Friuli Venezia Giulia. Il corrispettivo dell'operazione è l'ingresso dell'Interporto nelle società di gestione dei terminal di Villaco e Budapest: un passo che ne farà l'unica realtà del genere in Italia con una presenza diretta all'estero.

Le Ferrovie austriacheLa mossa di Öbb conferma il fermento suscitato dal **porto** di **Trieste** nell'area mitteleuropea. Nel giro di pochi mesi, si sono affacciati sull'Adriatico due giganti tedeschi: prima Hamburger Hafen ha rilevato la maggioranza assoluta della Piattaforma logistica e poi Duisport ha acquisito il 15% dell'Interporto. Dopo il terminalista più importante del secondo **porto** d'Europa e dopo la società che controlla uno dei principali terminal di terra al mondo, è il turno delle Ferrovie austriache, che con la controllata Rail Cargo Austria rappresentano il principale operatore su ferro dello scalo di **Trieste**, movimentando il 40% dei traffici via treno.

Nel caso dell'Interporto, Öbb opererà attraverso Infra, equivalente transalpino di Rfi, ovvero il soggetto cui compete la gestione della rete dei binari. L'arrivo degli austriaci è stato previsto prima dell'intesa con Duisport ed è citato nei patti parasociali stretti tra Friulia, Autorità portuale, Camera di commercio e Comuni di **Trieste** e Monrupino. Öbb-Infra si appresta a rilevare una piccola presenza del 2-3% dalla holding regionale Friulia: per gli austriaci non ci sarà una poltrona nel cda, come avvenuto invece per Duisport.

Perde intanto quota la parallela idea di una partecipazione di Öbb alla Piattaforma logistica e al terminal che sorgerà al posto della Ferriera. Le lunghe trattative intavolate con i soci locali Parisi e Icop non hanno dato frutti e, dopo il suo subentro, Hhla pensa solo a dare continuità alle attività di banchina appena cominciate, per poter poi valutare come sviluppare il Molo VIII.

La rete internazionaleL'aspetto più interessante dell'intesa è che gli austriaci non acquisteranno le quote dell'Interporto, ma le scambieranno con partecipazioni nei terminal terrestri di Villaco-Fürnitz in Austria e di Budapest-Bilk in Ungheria. Con il valore dell'Interporto stimato a 20 milioni, il 2-3% vale un concambio inferiore al milione di euro. Poca cosa in termini assoluti, ma la possibilità per **Trieste** di inserirsi direttamente in snodi strategici per il **porto** e la sua proiezione verso l'Europa di mezzo. È la riproposizione del modello Duisport, che entra in terminal esteri con posizioni di minoranza, potendo accedere a informazioni utili alla costruzione di nuovi servizi e catene logistiche da cui ricavare profitto.

L'Interporto è visto da Autorità portuale e Regione come la leva attraverso cui costruire una rete logistica estesa per decine di chilometri nell'entroterra regionale, come avviene nei porti del Nord Europa. L'esperienza dei tedeschi dello scalo fluviale di Duisburg nell'ambito delle attività di retroporto potrà diventare un traino per l'integrazione del sistema



Fvg.

L' Interporto di Ferneti ha esteso in tempi recenti il controllo sui capannoni in regime di punto franco a Bagnoli della Rosandra (rallentati dal rinvio sine die dell' interpretazione sull' extradoganalità)



Il Piccolo

Trieste

e si è assicurato l' 83% dell' Interporto di Cervignano, posto all' incrocio di due corridoi ferroviari europei e di grande interesse per Duisport. L' Interporto tratta inoltre l' ingresso nella Sdag di Gorizia, mentre l' idea di una manovra parallela su Pordenone si è per ora limitata all' apertura di una linea quotidiana con **Trieste**. Budapest e Villaco sono considerate a loro volta realtà di prospettiva, mentre sfuma l' ipotesi di una collaborazione nell' interporto slovacco di Kosice: lettera morta come tutto il memorandum firmato tra Autorità portuale e cinesi.

La piattaforma regionaleLa proiezione di **Trieste** verso l' Europa centrale avviene immancabilmente per effetto di enti pubblici. È pubblico l' Interporto (governato da Friulia, Autorità portuale, Camera di commercio e Comuni), sono pubbliche le Ferrovie austriache, è pubblica la società ungherese Adria Port che svilupperà il terminal all' ex Aquila, sono pubblici Hhla e Duisport, la cui quota di maggioranza è in mano ai rispettivi Land.

E sono pubblici i 400 milioni di fondi comunitari che il governo impiegherà per il potenziamento delle infrastrutture portuali di **Trieste**, pescando dal Recovery Plan dell' Ue. La Regione chiede che il Pnrr renda i traffici marittimi un' opportunità per tutto il Fvg, con l' auspicio che **porto** faccia rima con industria e che le merci in transito si fermino per essere trasformate, creando impresa e occupazione. La giunta Fedriga chiede il rafforzamento dei nodi ferroviari di Cervignano e Udine per potenziare il sistema degli interporti e l' uscita dei treni verso l' Austria; finanziamenti per un «polo logistico regionale»; una Zona logistica speciale tra Gorizia, Monfalcone e **Porto** Nogaro; prestiti agevolati alla manifattura per sviluppare progetti di integrazione con i flussi logistici e creazione di valore.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

authority e regione

Creare una rete

L' **Autorità portuale** guidata da Zeno D' Agostino e la Regione considerano l' Interporto di Ferneti come la leva attraverso cui costruire una rete logisitca estesa per decine di chilometri nell' entroterra regionale, come avviene nei porti del Nord Europa. L' esperienza dei tedeschi dello scalo fluviale di Duisburg nell' ambito delle attività di retroporto potrà diventare un traino. Trieste si è infatti assicurata anche l' 83% dell' Interporto di Cervignano.

Logistica e geopolitica

Gli austriaci di Öbb sbarcano a Trieste. A giugno l'ingresso nell'Interporto

Di ogni Tavola della gestione italiana della Piattaforma anche la formula di Vienna rafforza la loro presenza. A giugno l'ingresso nell'Interporto

di Enrico

Dopo l'arrivo della prima nave austriaca al porto di Trieste, il 23 marzo, si apre un capitolo importante della logistica italiana. A giugno, infatti, entrerà in servizio il primo treno austriaco che porterà in Interporto di Ferneti i container provenienti dalla Austria e dalla Germania. L'arrivo di ÖBB, la compagnia ferroviaria austriaca, segnerà l'inizio di una nuova era per il porto di Trieste, che da oggi sarà anche un importante nodo logistico per l'Europa centrale.

Il primo treno austriaco è arrivato a Trieste il 23 marzo, con un carico di container. Il treno è partito da Vienna e ha percorso 400 chilometri per arrivare a Trieste. L'arrivo di ÖBB è un evento importante perché segnerà l'inizio di una nuova era per il porto di Trieste, che da oggi sarà anche un importante nodo logistico per l'Europa centrale.

Il primo treno austriaco è arrivato a Trieste il 23 marzo, con un carico di container. Il treno è partito da Vienna e ha percorso 400 chilometri per arrivare a Trieste. L'arrivo di ÖBB è un evento importante perché segnerà l'inizio di una nuova era per il porto di Trieste, che da oggi sarà anche un importante nodo logistico per l'Europa centrale.

Serracchiani: cura del ferro fa bene a Trieste

Redazione

TRIESTE La cura del ferro fa bene al porto di Trieste. Ne è convinta Debora Serracchiani, presidente della commissione Lavoro della Camera e già presidente della Regione Friuli Venezia Giulia. A seguito dell'annuncio, da parte di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) dell'avvio nella stazione Campo Marzio di Trieste dei lavori per il completo riassetto del Piano regolatore generale dello scalo del capoluogo giuliano, Serracchiani ha dichiarato: Prendono corpo gli accordi sottoscritti e gli investimenti deliberati a favore di collegamenti funzionali nell'ambito delle connessioni con le aree portuali e degli ulteriori interventi collegati. Ha fatto bene la cura del ferro cui è stato sottoposto lo scalo di Trieste, anche grazie al lavoro di interlocutori istituzionali competenti e affidabili. Esprimo il mio compiacimento per l'avvio del riassetto di quest'area, le cui basi erano state poste con la firma del Protocollo d'intesa che ha fissato gli impegni nella realizzazione del nuovo Piano regolatore ferroviario di Trieste Campo Marzio.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. The main headline is 'Serracchiani: cura del ferro fa bene a Trieste' with a sub-headline 'RFI annuncia lavori alla stazione Campo Marzio'. Below the headline is a photograph of a port area with a yellow crane and a red container. To the right of the main article is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Serracchiani, cura del ferro fa bene a Trieste', 'Manifestazione lavoratori Seatrap a Livorno', 'Priorità ai marittimi per le vaccinazioni', 'Controlli radiometrici: Controtyr scrive al Misa', and 'I porti italiani impreparati ad affrontare emergenze'.

«Ok al terminal fuori laguna Navi subito in Marittima»

«Il porto è vita, non fermiamolo, si faccia presto», dice Vladimir Tommasini, presidente di Portabagagli del porto. «La soluzione definitiva delle navi fuori della laguna ci porta a guardare con maggiore interesse a progetti che prevedono la localizzazione di un terminal alla bocca del Lido oltre le paratoie del Mose che permettano l'operatività del terminal tutto l'anno anche con le dighe in funzione, ma soprattutto che consentano l'attracco delle crociere di ultima generazione», dice.

Per scegliere la stazione fuori della laguna dovrà essere fatto un concorso internazionale di idee, nel frattempo le navi saranno trasferite a Marghera nelle banchine di Tiv, Vecon (e più avanti nel canale industriale nord), riducendo il passaggio davanti a San Marco.

«Disponibili alla soluzione del porto diffuso, fermo restando che finché le banchine alternative non saranno pronte deve essere reso disponibile l'ormeggio alla Marittima - sottolinea Tommasini - Veniamo da sedici mesi di inattività e non possiamo aspettare ancora».

Un sostegno al settore arriva da Coop Alleanza che ha promosso l'iniziativa «Spesa vista mare» dove c'è la possibilità di vincere un coupon di 400 euro da spendere in crociera. «Il Comitato No navi ha criticato l'iniziativa ma il "noi contro voi" non funziona più - dice il Comitato Venezia Lavora - A quelli del No diciamo che "alla tutela di Venezia non ci tenete solo voi come volete far credere". Coop Alleanza ha dimostrato il coraggio di sostenere gli abitanti di Venezia. Speriamo che altre istituzioni seguano il suo esempio».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Marittima, concessione illegittima» L' Anac al Porto: Vtp non ha i titoli

Dopo l' ispezione, per l' Anticorruzione è impossibile la proroga sullo scalo per la società. L' Autorità portuale: «Tutto in regola»

ENRICO TANTUCCI

La Marittima nella tempesta.

Torna in discussione la concessione sullo scalo crocieristico rilasciata a suo tempo senza gara dall' Autorità portuale a Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) e si allontana definitivamente la possibilità di una proroga di lungo termine di essa - che va in scadenza del 2024, con una estensione al 2025 per la recente normativa sul Covid - chiesta esplicitamente dalla Regione, con il presidente Luca Zaia. L' ente, con la finanziaria regionale Veneto Sviluppo, è l' azionista di maggioranza relativa nella società Avps (che controlla anche Vtp) con il 50 per cento delle quote, dopo aver recentemente ceduto alla società delle compagnie di crociera (Venezia Investimenti), l' uno per cento, facendola salire al 49 per cento, mentre il Porto con la controllata Apv Investimenti detiene l' uno per cento delle azioni.

A far saltare probabilmente il banco e gli accordi sotto traccia sul prolungamento della concessione è l' ispezione avviata già nel 2018 dall' Ufficio di Vigilanza dell' Anac, l' Autorità Nazionale Anticorruzione. Che a febbraio ha inviato le sue conclusioni, in cui giudica di fatto illegittima la concessione rilasciata nel 1997 dal Porto senza gara ma con affidamento diretto alla Venezia Terminal Passeggeri. Il comma 5 dell' articolo 23 della legge sul riordino dei porti numero 84 del 1994, consentiva infatti di assegnare direttamente i servizi, senza gara, se c' erano esuberi di personale e veniva costituita una società a questo scopo con gli operatori portuali e la partecipazione minoritaria del l' Autorità Portuale. Ma la Venezia Terminal Passeggeri, costituita ad hoc, è controllata con il 53 per cento delle quote da Veneto Sviluppo (ora anche con la società delle compagnie di crociera), da Save al 22,18 per cento, da Finpax - la società degli operatori portuali (ora in pratica acquisita dalla società delle compagnie di crociera) con la stessa quota e dalla Camera di Commercio di Venezia e Rovigo per il 2,6 per cento.

I soci di Vtp, rileva l' Anticorruzione, non sono quindi tutti riconducibili a imprese operati nel Porto (come chiedeva la legge per evitare la gara), perché ci sono anche la finanziaria regionale, la Save e la Camera di Commercio.

Dunque il Porto non avrebbe rispettato i requisiti della legge assegnando direttamente i servizi crocieristici a Vtp e sarebbe dovuta andare a gara.

La procedura dell' Anac è ancora aperta.

«Ci è stato dato un mese di tempo per le nostre controdeduzioni» spiegano all' Autorità Portuale «ci siamo confrontati in videoconferenza il 10 marzo e il 17 le abbiamo inviate. Veneto Sviluppo non è un istituto bancario, come scrive l' Anticorruzione e Save è comunque una società che opera a stretto contatto con i servizi portuali. Riteniamo che ci fossero quindi le condizioni per l' assegnazione diretta del servizio a Vtp, essendoci anche gli esuberi di personale indicati dalla legge».

Nel mirino dell' Anticorruzione anche l' Apv Investimenti, interamente partecipata dall' Autorità Portuale che gestisce direttamente, anche qui senza gara, diversi servizi connessi al Porto come le aree adibite a parcheggio, la realizzazione e gestione delle reti informatiche, fornendoli a pagamento agli utenti portuali. Una prassi che l' Anac



mette in dubbio possa essere svolta da una società "in house" come in questi caso Apv Investimenti, con il Porto che rivendica invece la sua legittimità, essendo servizi strettamente connessi all' attività portuale. Secondo l' Anac, anche la quota dell' uno per cento dell'



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Autorità Portuale in Apvs, la società che controlla Vtp, dovrebbe essere ceduta perché non avrebbe ragione d'essere.

Si aspetta ora la risposta dell' Anac che, se non riterrà soddisfacenti le giustificazioni del Porto, ora guidato dal commissario **Cinzia Zincone**, ha due strade davanti a sé. Potrebbe interrompere immediatamente la concessione di Vtp e invitare il Porto a indire una nuova gara per l' assegnazione dei servizi crocieristici.

O potrebbe accettare la scadenza naturale del 2024 - spostata al 2025 - per invitare poi a bandire la nuova gara.

Quella che sembra ormai sbarrata è la strada di una proroga della concessione a Vtp dopo il 2025, come chiedeva anche la Regione e come si aspettavano le compagnie di crociera. Se a questo quadro aggiungiamo la recente decisione dei ministri competenti di spostare provvisoriamente lo scalo crocieristico a Marghera, dove alcune compagnie non sono intenzionate ad andare, e di portare le grandi navi fuori della laguna, si capisce come in prospettiva la Marittima rischi di diventare un guscio vuoto, le cui quote in Vtp a Apvs sono state a suo tempo pagate a caro prezzo dalle società crocieristiche pensando di restare qui in pianta stabile.

Ora, con l' intervento dell' Anac, sembra liquefarsi anche la possibilità di gestire ancora per diversi anni lo scalo nella fase transitoria della realizzazione dei nuovi terminal, con la proroga della concessione ormai non più ipotizzabile.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' intervista al vicesindaco andrea tomaello

«Il Porto? È l' azienda più importante» Crociere a Marghera, dialogo con Trieste

DANIELE FERRAZZA

«Cinzia Zincone sta facendo bene il commissario, il governo sulle crociere ha battuto un colpo, il futuro delle crociere sarà il terminal a Marghera, con ingresso dal canale industriale nord, speriamo che dopo nove anni di chiacchiere ora si arrivi a risposte definitive. E con il porto di Trieste bisognerà tornare a dialogare perchè stiamo parlando non del Porto di Venezia, ma del Porto a Venezia, scalo che serve tutto il Nordest».

Andrea Tomaello, vicesindaco di Venezia con delega alla portualità, riassume così il suo pensiero sulla portualità, al centro di un intreccio di scelte che intrecciano il traffico merci, la crocieristica, il futuro di Venezia.

«Il Porto è una risorsa strategica, stiamo facendo tutto quello che serve per disegnare il futuro - spiega Tomaello - . Credo che dopo alcuni anni difficili ora gli enti istituzionali siano allineati nella strategia: Comune, Regione, Autorità di sistema. Pochi se ne rendono conto, ma il porto a Venezia è la più grande azienda della città: ci sono 1.259 imprese, pari al 4% delle imprese attive nel Comune di Venezia (il 44% delle imprese hanno sede o attività esclusiva nel porto) e impiega 19.330 addetti diretti, il 16% dell' intero comune (9.631 impiegati direttamente in porto). Nel 2018 sono state movimentate 26.495.278 tonnellate di merci, il 78% in import, il 22% export. Il 55% della filiera è commerciale, il 30% petrolifera, il 15% industriale».

E poi ci sono le crociere: 1,79 milioni di passeggeri nel 2019 tra settore crocieristico, aliscafi, traghetti e fluviale. Nelle crociere l' 85% è in home port, ovvero con imbarchi e sbarchi, il 14% in transito. Venezia è il primo home port italiano.«Come si può pensare a rinunciare a un settore così strategico? - ragiona il vicesindaco - . La battaglia no-navi è ampiamente minoritaria nella città, i risultati elettorali sono chiarissimi. Credo che le decisioni dell' ultimo Comitato vadano nella giusta direzione: un terminal provvisorio nelle due banchine e poi un nuovo terminal crocieristico a Marghera, con ingresso delle navi attraverso il canale industriale nord. Le navi piccole continueranno ad attraccare alla Marittima. Spero che a quasi nove anni dal decreto Clini Passera si giunga a una soluzione definitiva. Il porto

crocieristico off shore? Mi sembra un'

idea non praticabile» .«Attorno alla crocieristica - insiste - c' è un mondo fatto di lavoratori, imprese, indotto: da cinquecento giorni non passa una nav, questo settore si è fermato letteralmente a partire dalla grande acqua alta del 12 novembre 2019. Questo periodo ha dimostrato inoltre che il livello di inquinamento in atmosfera non è cambiato significativamente con l' ass

enza delle grandi navi».Tomaello spiega che presto verrà a Venezia il viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli. «Con lui faremo il punto delle partite aperte. Ma credo che questo governo, considerato d' emergenza, possa compiere dei passi in avanti

concreti per risolvere».Sul futuro della portualità più in generale, Tomaello insiste nel riaprire un dialogo con il Porto di Trieste: «Diversi anni fa esisteva un accordo tra tutti i porti da Ravenna a Capodistria. Purtroppo non ha prodotto



grandi risultati, nonostante le migliori intenzioni. Oggi bisogna essere realisti e pensare che da soli si fa poca strada, insieme si fa un cammino più lungo. Quindi avanti con il dialogo con Trieste, conviene a entrambi, perché sono complementari. Bisognerà tornare dunque - conclude Tomaello - a pensare insieme, magari con



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l'obiettivo finale di un' unica Autorità di sistema dei port

i dell' Alto Adriatico». --DANIELE FERRAZZA© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La Fit-Cisl regionale lancia un appello all' Autorità di Sistema Portuale per superare lo stato di incertezza e garantire lo sviluppo del porto

«Una cabina di regia del commissario Zincone per risolvere i troppi problemi ancora aperti»

GIANNI FAVARATO

la proposta «Il traffico delle navi commerciali e da crociera è un fattore sostanziale dell' economia locale e nazionale per tutto ciò che si sviluppa direttamente ed attorno all' indotto del porto, per questo auspichiamo l' immediato intervento istituzionale da parte del Commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale con la convocazione di tutte le parti interessate in una "cabina di regia" che permetta di superare l' attuale stato di incertezza, per garantire uno sviluppo economico e sociale consono alla portualità di Venezia, che da tanto tempo è stato annunciato ma non realizzato nella sua interezza».

A chiedere a **Cinzia Zincone** di convocare un tavolo istituzionale a livello locale sono il segretario e il coordinatore per i porti della Fit-Cisl del Veneto, Marino de Terlizzi e Gianluca Libralato, con una lettera in cui spiegano la necessità di una "cabina di regia" per «dirimere, una volta per tutte, le questioni aperte nel porto veneziano: dalla soluzione definitiva dell' accesso a Venezia della crocieristica, all' annoso problema dei mancati escavi dei canali, e in particolare il Malamocco-Marghera, che pregiudicano sempre più i traffici commerciali marittimi».

Una novità incoraggiante comunque c' è, sottolineano i due sindacalisti «finalmente si apprende dalla stampa quotidiana locali che in modo provvisorio gli approdi diffusi a Porto Marghera in particolare le banchine dei terminal container di Tiv e Vecon che saranno utilizzabili non appena la crocieristica ripartirà, in attesa di un nuovo progetto definitivo a Marghera, per garantire il riavvio della crocieristica e delle attività connesse nel breve e medio periodo, pandemia permettendo». Ma detto questo, come precisa Marino de Terlizzi: «come segreterie e rappresentanze sindacali del porto esprimiamo ancora una forte preoccupazione per la tenuta dei livelli occupazionali e di reddito dei lavoratori del porto a causa della crisi economica generata dalla pandemia e dei conflitti istituzionali e burocratici in merito all' accessibilità nautica dei canali portuali e al rinnovo delle concessioni demaniali dei terminal in scadenza».

«Sono questioni che si trascinano da troppo tempo senza essere risolte e finiscono per ostacolare la determinazione di un efficace piano di sviluppo industriale della portualità di Venezia» aggiunge de Terlizzi «che possono trovare una reale composizione con l' ambiente e la salvaguardia della città e della laguna». La proposta della Fit-Cisl arriva in un momento decisivo per la portualità veneziana che da oltre un anno fa i conti della mancanza della crocieristica e con la riduzione dei traffici commerciali. A cominciare dai container che scontano la cancellazione della linea diretta con i porti asiatici a causa dei bassi fondali dei canali, in particolare del Malamocco-Marghera per il quale il commissario **Zincone** ha appena firmato un ricorso contro l' assoggettamento alla procedura di valutazione dell' impatto ambientale del progetto per i lavori di escavo e protezione.

«I lavoratori del porto sono parte di tessuto sociale culturale della città e della laguna che si vogliono difendere» concludono i due sindacalisti nel loro appello al commissario **Zincone** «una città che merita una maggiore attenzione a tutte sfaccettature che la caratterizzano nei suoi 1600 anni di storia, senza esasperate contrapposizioni ideologiche. Il



porto di Venezia, infatti, è stato ed è fondamentale per la prosperità del territorio veneto. Per questo dobbiamo superare tutti gli ostacoli di natura politica e burocratica in virtù del rilancio del porto di Venezia e garantire al contempo lo sviluppo socio economico e la piena occupazione dei lavoratori che da mesi sono Cassa Integrazione».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--Gianni Favarato.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

PORTABAGAGLI

Tommasini «Sì al terminal fuori dalle bocche di lido»

VERA MANTENGOLI

«Siamo disponibili a collaborare per il terminal fuori dalla laguna, fermo restando che, finché le banchine alternative a Marghera non saranno pronte, deve essere reso disponibile l'ormeggio di Marittima». È questo in sintesi il senso della nota inviata ieri dai Portabagagli del **Porto** che nell'ultimo anno ha coordinato tutte le manifestazioni pro grandi navi.

«La decisione di realizzare un terminal fuori della laguna non ci sorprende perché già da tempo vedevamo ostacolate dal Governo centrale tutte le proposte interne alla Laguna» ha detto il presidente della società Portabagagli Vladimiro Tommasini.

«La soluzione definitiva indicata dal Governo ci porta a guardare con maggior interesse a progetti che prevedono la localizzazione di un terminal alla Bocca di Lido oltre le paratoie del Mose e che consentano l'attracco delle navi crociera di ultima generazione».

Tuttavia Tommasini stesso ricorda che sono quasi passati 10 anni dagli impegni presi dal Governo e si augura che questa volta si attuino provvedimenti concreti.

Intanto sulle grandi navi è scoppiata un'altra polemica a proposito del coupon da 400 euro da spendere sulle crociere promosso da Coop Alleanza.

Nei giorni scorsi sulla piattaforma Ytali l'iniziativa è stata contestata da Monica Cortà Fumei che, condividendo un pensiero diffuso, ha detto che non si può tirare sempre in ballo la questione occupazionale.

La risposta è alla mail di Coop Alleanza, sostenuta anche da Nicola Tacchia di Comitato Venezia Lavora, che dice in sintesi: «La promozione "Spesa vista mare" è realizzata da Robintur Travel Group, la rete di agenzie di viaggio di proprietà di Coop Alleanza 3.0 (...) Sulla questione delle grandi navi Robintur è a favore di una soluzione che superi la navigazione davanti a San Marco (...) Riguardo invece all'attività portuale generata da Robintur per la città, nel 2019, circa il 13 per cento dei clienti di una crociera è partito da Venezia come **porto** di imbarco (...)

)» --VERA MANTENGOLI.



Porto, la ferrovia rimane strategica

CHIOGGIA Il salvataggio della linea passeggeri Rovigo-Chioggia non potrà prescindere dalla ripresa del traffico merci. Se ne dichiara convinto Alfredo Calascibetta, già presidente del disciolto Comitato per il rilancio del porto, ora portavoce in pectore per Chioggia della neocostituita Port community, veneziana, creata dagli operatori internazionali. In questo momento, però, tutto sarebbe nelle mani della politica la quale «purtroppo dice parrebbe essersi scordata del fatto che la tratta ferroviaria Rovigo-Chioggia, inaugurata nel 1887, fu realizzata soprattutto in funzione del traffico merci». E' un dato di fatto che i governanti dell'epoca ritennero doveroso collegare Chioggia alle linee ferroviarie principali, via Rovigo, proprio in funzione dell'approvvigionamento dei prodotti ittici e del potenziale sviluppo del suo porto, oltre che per esigenze militari. Dagli atti risulta chiaramente che l'inaugurazione del servizio passeggeri fu secondaria rispetto agli obiettivi primari. «I convogli diretti e provenienti dal porto afferma Calascibetta cessarono di percorrerla a causa di incomprensibili complicazioni burocratiche. Ostacoli assurdi, che indussero gli operatori della logistica a dirottare i traffici altrove oppure ad optare, loro malgrado, per il trasporto su gomma. I politici che in questi giorni dicono di avere a cuore la sopravvivenza di quel ramo obiettivamente secco riflette, quindi, il portavoce dei professionisti della portualità - dovrebbero dunque adoperarsi affinché quegli ostacoli siano finalmente rimossi. Sono convinto che la ripresa del trasporto merci favorirebbe indirettamente anche il mantenimento del servizio passeggeri». Il primo passo dovrebbe consistere nell'avvio di un confronto stabile con i rappresentanti del settore marittimo e della logistica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ROBERTO PERINI



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

bottino più ricco dopo la riscrittura del piano. paita: «riconoscimento dall' europa»

Dighe e crociere, dal Recovery pronti 600 milioni per i porti liguri

Confermato il mezzo miliardo per le banchine di Genova Arrivano anche i soldi per Vado e per lo scalo della Spezia

SI.GAL.

genova Il cambio di passo sulla portualità c' è stato, o almeno al momento è così. Perché poi, esattamente come avveniva col precedente governo, le versioni del piano Recovery continuano a cambiare. Rimane però una costante: l' inserimento dei porti nella lista di opere da finanziare. E per la Liguria il bottino è cresciuto. Non c' è più solo la diga di Genova, ma si aggiunge quella di Vado. E poi gli interventi sulle crociere e l' elettrificazione alla Spezia, insieme al molo per i passeggeri di Carrara. I porti liguri insomma potrebbero uscire bene da questa partita. Nell' ultima versione del piano c' è un dettaglio in più per la diga di Genova: i 500 milioni che potrebbero arrivare da Bruxelles saranno spesi già a partire da quest' anno. Cento milioni sono infatti previsti nel 2021, poi nei due anni successivi arriveranno gli altri 240 e 160 milioni di euro.

Mancano sempre più o meno 800 milioni che nella tabella vengono messi in conto a finanziamenti statali. Per il sistema degli scali governati dall' Authority di Paolo Signorini, arriva un' altra buona notizia. Da Roma sarebbero decisi a inserire anche la nuova diga Vado, l' opera che dovrebbe completare e migliorare l' accessibilità al nuovo terminal container gestito dai cinesi con Apm del gruppo Maersk.

È un cantiere che vale circa 80 milioni di euro che serviranno a costruire la nuova infrastruttura che sarà realizzata da Fincantieri e Fincosit. I lavori sono già in ritardo per un ricorso che ha allungato i tempi di circa un anno e solo a febbraio le due aziende hanno ricevuto il via libera definitivo dopo la sentenza del Consiglio di Stato.

Il progetto prevede la demolizione di una parte della struttura attuale e la costruzione di un allungamento verso levante. Quest' anno dovrebbero piovere 18 milioni di euro, poi 20 e 7 milioni, rispettivamente tra il 2022 e il 2023. Quello che manca, circa 35 milioni, sarebbero a carico dello Stato.

A Levante arriveranno i soldi per elettrificare le banchine e per espandere il traffico delle crociere in vista della ripresa. Così nella casella dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, figurano complessivamente più di 40 milioni di euro che saranno gestiti dal presidente Mario Sommariva. Lo scalo della città ligure dovrebbe prendere la maggior parte dei finanziamenti: 30 milioni di euro per "l' elettrificazione e la realizzazione del nuovo molo crociere nel bacino portuale della Spezia". Quindici milioni quest' anno e altrettanti l' anno prossimo. Per Marina di Carrara invece sono previsti più di 10 milioni di euro per "l' intervento funzionale ed ambientale del waterfront". Il totale per la Liguria arriva a 600 milioni: «Se i finanziamenti venissero confermati, significherebbe che l' attenzione a un settore economico strategico per la Liguria è cresciuta: è una regione fortissima sul fronte della portualità e anche l' Europa lo riconosce» dice Raffaella Paita, presidente della commissione Trasporti alla Camera. Rimane il nodo dei 500 milioni per la diga di Genova: «Il ministero dovrà fare qualcosa di più e con l' Authority dovrà integrare i finanziamenti, per arrivare alla cifra che serve al primo lotto funzionale». I soldi arriveranno anche per gli altri porti italiani, ma il piano è ancora in divenire. --Si.Gal.



lo scalo

Al lavoro in Compagnia c'è l'intesa per cento

Rinnovo del contratto fino al 30 giugno ai lavoratori somministrati impiegati presso la Compagnia Unica del Porto di Genova. Al termine di una lunga trattativa si è arrivati all'accordo sindacale siglato tra le organizzazioni sindacali di categoria Felsa Cisl Nidil Cgil Uiltemp Uil e l'agenzia per il lavoro Intempo.

Nel dettaglio, l'intesa riguarda circa cento lavoratori altamente specializzati e professionalizzati, con una età media compresa tra i 35 e 40 anni, in gran parte con moglie e figli a carico ai quali sarebbe scaduto il contratto a fine mese.

Oltre all'organizzazione del lavoro, l'accordo appena siglato tratta anche i temi della formazione e prevede incontri mensili tra le parti utili a monitorare l'andamento dei picchi di lavoro e l'applicazione di quanto contenuto nel verbale.

« Abbiamo tutti convenuto sulle competenze dei lavoratori somministrati presso la Compagnia Unica - spiega Laura Tosetti segretario generale Nidil

Cgil Genova - In particolare noi organizzazioni sindacali abbiamo rinnovato l'impegno nei confronti degli interlocutori portuali, in particolare dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, per vedere riconosciute queste professionalità e competenze pregiate da valorizzare all'interno della portualità genovese».

Soddisfatto anche Simone Mara, segretario generale Felsa Cisl Liguria che sottolinea come «continuità occupazionale e valorizzazione delle professionalità dei lavoratori somministrati sono i principi che continuano a contraddistinguere la nostra azione sindacale al fine di tragaruardare stabilità di lavoro e di reddito».

Giudizio positivo, infine, anche da Roberta Cavicchioli, segretaria generale Uiltemp Liguria «Con la sottoscrizione dell'accordo - spiega - intendiamo dare concretezza a un percorso che persegue un duplice obiettivo: la salvaguardia dei diritti dei lavoratori anche nell'ottica di preservare il patrimonio di competenze e conoscenze da loro rappresentate, e l'integrazione degli stessi nel sistema attraverso gli strumenti della formazione e il coinvolgimento dell'Autorità di Sistema».

Felsa, Nidil e Uiltemp sottolineano anche il ruolo di questi lavoratori somministrati che «hanno contribuito al raggiungimento di importanti obiettivi di produttività e l'accordo sottoscritto ne ribadisce la strategicità per la portualità dello scalo genovese».

- (n.b.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Suez, paura per i cargo di bestiame E spunta l' ipotesi dell' errore umano

La Ever Given blocca 13 navi cariche di animali. Le autorità: «Il vento da solo non basta»

stefano graziosiFiato sospeso a Suez. Nella giornata di ieri, sono state completate le operazioni di dragaggio attorno alla Ever Given, la gigantesca nave portacontainer che, martedì scorso, si è incagliata, bloccando di fatto il transito nel canale. Sono quindi iniziati i tentativi per rimorchiare l' imbarcazione. Tutto questo, mentre i sommozzatori hanno avuto modo di analizzare lo scafo e non hanno riscontrato dei danni. L' armatore giapponese Yukito Higaki, presidente della società Shoei Kisen, proprietaria della Ever Given, ha ostentato ottimismo, auspicando l' arrivo di una soluzione in tempi brevi.

Un po' più cauta si è invece mostrata l' Autorità egiziana del canale che ha messo le mani avanti, dichiarando: «Non possiamo determinare un calendario per la fine della crisi». Nella fattispecie, l' Autorità ha fatto presente che si tratti di operazioni complesse: operazioni che potrebbero richiedere tra l' altro svariati tentativi. Nel momento in cui La Verità è andata in stampa ieri, la poppa della nave aveva cominciato a muoversi, ma restavano comunque ancora delle complicazioni negli sforzi per la rimozione. La speranza è quella che non si debba essere costretti ad alleggerire il carico: manovra che, in caso, determinerebbe ulteriori lungaggini.

Non è invece ancora del tutto chiara la causa che ha portato la nave ad incagliarsi.

Inizialmente erano stati citati i forti venti. Tuttavia il presidente dell' Autorità del canale, Osama Rabie, ha dichiarato ieri in conferenza stampa: «I forti venti e i fattori meteorologici non erano le ragioni principali dell' incagliamento della nave, potrebbero esserci stati errori tecnici o umani». «Tutti questi fattori diventeranno evidenti nelle indagini», ha commentato.

Nel frattempo, gli Stati Uniti hanno ribadito la propria offerta di aiuto. Venerdì, la portavoce della Casa Bianca, Jen Psaki, ha dichiarato: «Come parte del nostro dialogo diplomatico attivo con l' Egitto, abbiamo offerto l' assistenza degli Stati Uniti alle autorità egiziane per aiutare a riaprire il canale». «Ci stiamo consultando con i nostri partner egiziani su come possiamo supportare al meglio i loro sforzi», ha aggiunto.

Il blocco ha causato un enorme ingorgo di traffico con più di 300 navi attualmente in attesa, senza poi considerare i notevoli ritardi nella consegna di petrolio, gas naturale e altri prodotti. È stato tra l' altro stimato da Lloyd's List che questa paralisi costi circa 400 milioni di dollari all' ora. Un nuovo studio pubblicato venerdì da Allianz sostiene invece che il costo giornaliero del blocco possa oscillare dai sei ai dieci miliardi di dollari.

La Cnn ha frattanto riferito ieri di forti preoccupazioni per quanto riguarda le navi che stanno trasportando bestiame: in particolare, vi sarebbero 13 imbarcazioni, per lo più romene, in cui gli animali potrebbero rischiare la vita, se la situazione non si risolverà entro pochi giorni.

Il blocco ha d' altronde portato svariate navi a cambiare rotta e a passare per il Capo di Buona Speranza: una via che pone sul tavolo dei seri rischi legati alla pirateria. Nel frattempo non mancano le ripercussioni anche sull' Italia, con la Capitaneria del porto di Genova che «ha avviato una fase di confronto con i servizi tecnico-nautici del porto affinché, una volta ripreso il traffico a Suez, gli scali a Genova possano svolgersi senza ulteriori ritardi e nel pieno rispetto della consueta sicurezza delle manovre».





Lavoratori somministrati Culmv, rinnovato il contratto fino al 30 giugno

L' intesa riguarda circa 100 lavoratori altamente specializzati, con una età media compresa tra i 35 e 40 anni, ai quali sarebbe scaduto il contratto a fine mese

Ai lavoratori somministrati impiegati nella Compagnia Unica Paride Batini del Porto di Genova verrà rinnovato il contratto di lavoro sino al prossimo 30 giugno . È quanto previsto dall' accordo sindacale siglato tra Felsa Cisl Nidil Cgil Uiltemp Uil e l' agenzia per il lavoro Intempo . L' intesa riguarda circa 100 lavoratori altamente specializzati, con una età media compresa tra i 35 e 40 anni, ai quali sarebbe scaduto il contratto a fine mese. Oltre all' organizzazione del lavoro l' accordo tratta anche i temi della formazione e prevede incontri mensili tra le parti utili a monitorare l' andamento dei picchi di lavoro e l' applicazione di quanto contenuto nel verbale. «Abbiamo tutti convenuto sulle competenze dei lavoratori somministrati presso Culmv - spiega Laura Tosetti, segretario generale Nidil Cgil Genova - In particolare noi organizzazioni sindacali abbiamo rinnovato l' impegno nei confronti degli interlocutori portuali, in particolare dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, per vedere riconosciute queste professionalità e competenze pregiate da valorizzare all' interno della portualità genovese». Simone Mara, segretario generale Felsa Cisl Liguria, sottolinea come «continuità occupazionale e valorizzazione delle professionalità dei lavoratori somministrati sono i principi che continuano a contraddistinguere la nostra azione sindacale al fine di trarre stabilità di lavoro e di reddito». Soddisfazione anche per Roberta Cavicchioli , segretaria generale Uiltemp Liguria: «Con la sottoscrizione dell' accordo intendiamo dare concretezza a un percorso che persegue un duplice obiettivo: la salvaguardia dei diritti dei lavoratori anche nell' ottica di preservare il patrimonio di competenze e conoscenze da loro rappresentate, e l' integrazione degli stessi nel **sistema** attraverso gli strumenti della formazione e il coinvolgimento dell' **Autorità di Sistema**». Per Felsa, Nidil e Uiltemp, "negli anni i lavoratori somministrati hanno contribuito al raggiungimento di importanti obiettivi di produttività e l' accordo sottoscritto ne ribadisce la strategicità per la portualità dello scalo genovese".



Lavoratori somministrati Culmv, contratto rinnovato

Fino al 30 giugno per 100 persone, a seguito di accordo sindacale tra Felsa Cisl Nidil Cgil Uiltemp Uil e l'agenzia per il lavoro Intempo Ai lavoratori somministrati impiegati presso la Compagnia Unica Paride Batini del Porto di Genova verrà rinnovato il contratto di lavoro sino al prossimo 30 giugno. È quanto previsto dall' accordo sindacale

Ai lavoratori somministrati impiegati presso la Compagnia Unica Paride Batini del Porto di Genova verrà rinnovato il contratto di lavoro sino al prossimo 30 giugno. È quanto previsto dall' accordo sindacale siglato tra Felsa Cisl Nidil Cgil Uiltemp Uil e l'agenzia per il lavoro Intempo. L' intesa riguarda circa 100 lavoratori altamente specializzati, con una età media compresa tra i 35 e 40 anni in gran parte con moglie e figli a carico ai quali sarebbe scaduto il contratto a fine mese. Oltre all' organizzazione del lavoro l' accordo tratta anche i temi della formazione e prevede incontri mensili tra le parti utili a monitorare l' andamento dei picchi di lavoro e l' applicazione di quanto contenuto nel verbale. «Abbiamo tutti convenuto sulle competenze dei lavoratori somministrati presso Culmv - spiega Laura Tosetti segretario generale Nidil Cgil Genova - In particolare noi organizzazioni sindacali abbiamo rinnovato l' impegno nei confronti degli interlocutori portuali, in particolare dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, per vedere riconosciute queste professionalità e competenze pregiate da valorizzare all' interno della portualità genovese". Simone Mara Segretario Generale Felsa Cisl Liguria sottolinea come "continuità occupazionale e valorizzazione delle professionalità dei lavoratori somministrati sono i principi che continuano a contraddistinguere la nostra azione sindacale al fine di trarre stabilità di lavoro e di reddito». Satisfazione anche per Roberta Cavicchioli, segretaria generale Uiltemp Liguria: «Con la sottoscrizione dell' accordo intendiamo dare concretezza a un percorso che persegue un duplice obiettivo: la salvaguardia dei diritti dei lavoratori anche nell' ottica di preservare il patrimonio di competenze e conoscenze da loro rappresentate, e l' integrazione degli stessi nel **sistema** attraverso gli strumenti della formazione e il coinvolgimento dell' **Autorità di Sistema**». Per Felsa, Nidil e Uiltemp, negli anni i lavoratori somministrati hanno contribuito al raggiungimento di importanti obiettivi di produttività e l' accordo sottoscritto ne ribadisce la strategicità per la portualità dello scalo genovese.

Culmv, arriva il rinnovo dei contratti per i lavoratori somministrati

Redazione

Genova . Ai lavoratori somministrati impiegati presso la Compagnia Unica Paride Batini del Porto di Genova verrà rinnovato il contratto di lavoro sino al prossimo 30 giugno. E' quanto previsto dall' Accordo sindacale siglato tra Felsa Cisl Nidil Cgil Uiltemp Uil e l' agenzia per il lavoro INTEMPO. L' intesa riguarda circa 100 lavoratori altamente specializzati, con una età media compresa tra i 35 e 40 anni in gran parte con moglie e figli a carico ai quali sarebbe scaduto il contratto a fine mese. Oltre all' organizzazione del lavoro l' accordo tratta anche i temi della formazione e prevede incontri mensili tra le parti utili a monitorare l' andamento dei picchi di lavoro e l' applicazione di quanto contenuto nel verbale. 'Abbiamo tutti convenuto sulle competenze dei lavoratori somministrati presso CULMV - spiega Laura Tosetti segretario generale Nidil Cgil Genova - In particolare noi organizzazioni sindacali abbiamo rinnovato l' impegno nei confronti degli interlocutori portuali, in particolare dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, per vedere riconosciute queste professionalità e competenze pregiate da valorizzare all' interno della portualità genovese'. Simone Mara Segretario Generale Felsa Cisl Liguria sottolinea come 'continuità occupazionale e valorizzazione delle professionalità dei lavoratori somministrati sono i principi che continuano a contraddistinguere la nostra azione sindacale al fine di traguardare stabilità di lavoro e di reddito'. Soddisfazione anche per Roberta Cavicchioli, segretaria generale Uiltemp Liguria 'Con la sottoscrizione dell' accordo intendiamo dare concretezza a un percorso che persegue un duplice obiettivo: la salvaguardia dei diritti dei lavoratori anche nell' ottica di preservare il patrimonio di competenze e conoscenze da loro rappresentate, e l' integrazione degli stessi nel **sistema** attraverso gli strumenti della formazione e il coinvolgimento dell' **Autorità di Sistema**'. Per Felsa, Nidil e Uiltemp, negli anni i lavoratori somministrati hanno contribuito al raggiungimento di importanti obiettivi di produttività e l' accordo sottoscritto ne ribadisce la strategicità per la portualità dello scalo genovese.



L' economia del mare

Portacontainer incagliata nel canale di Suez il porto di Genova entra in stato di pre-allerta

Il **porto** di **Genova** si prepara a fare i conti con l' onda lunga dello stop al canale di Suez provocato dalla portacontainer "Ever Given" incagliata da martedì scorso lungo il passaggio che unisce via mare Oriente e Occidente. Già la lunga lista di navi in attesa da giorni, 321, molte delle quali dirette verso il primo **porto** italiano, ha costretto gli operatori dello scalo genovese a riprogrammare il loro lavoro. Ma ora si tratta di gestire l' evoluzione della situazione e mettere a punto un piano d' azione, anche in previsione della ripartenza, quando la nave sarà disincagliata e il tragitto liberato. Per questo, la Capitaneria di **porto** e i servizi tecnico- nautici dello scalo (rimorchiatori, ormeggiatori, piloti) hanno deciso di coordinarsi per seguire in tempo reale l' evolversi della situazione, decidendo anche di entrare in stato di "pre-allerta".

Il blocco che da alcuni giorni sta interessando il Canale di Suez, via di transito obbligata per il passaggio delle merci, sta destando forte preoccupazione per i ritardi che si stanno accumulando nel settore dei trasporti marittimi a livello globale.



Unica alternativa, al momento, è la vecchia rotta del Capo di Buona Speranza, quella battuta fin dal Medioevo dalle navi prima dell' apertura del Canale. Alternativa praticabile, certo, e che qualcuno ha già messo in atto, ma che impone più giorni di navigazione e maggiori costi per il carburante.

« La stima delle navi in attesa è in continuo aggiornamento, ma cresce col passare dei giorni - spiega la Capitaneria - Anche il **porto** di **Genova** risentirà dagli effetti del blocco. Tuttavia una previsione attendibile, della portata dei ritardi e dei nuovi piani di viaggio delle unità coinvolte, potrà essere concretamente valutata solamente quando il traffico nel Canale sarà ripreso ».

In attesa dell' evolversi della situazione, il **porto** di **Genova** ha deciso di entrare in stato di " pre- allerta", proprio per la valutazione della portata dell' evento, anche alla luce di tutte le ripercussioni per l' intera filiera logistica a livello nazionale e internazionale, « con effetti che potrebbero ricadere anche sui singoli cittadini » , aggiunge la Capitaneria di **Genova** guidata dall' ammiraglio Nicola Carlone.

« Abbiamo già avviato una fase di confronto con i servizi tecnico- nautici del **porto** affinché, una volta ripreso il traffico a Suez, gli scali a **Genova** possano svolgersi senza ulteriori ritardi e nel pieno rispetto della consueta sicurezza delle manovre» spiega ancora la Capitaneria, in attesa di capire con precisione quando si potrà tornare, con la necessaria gradualità, a una situazione normale.

- (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

Suez:Capitaneria Genova,operatori in pre-allerta per ripresa

Anche il **porto** di **Genova** risentirà degli effetti del blocco del canale di Suez, "tuttavia una previsione attendibile, della portata dei ritardi e dei nuovi piani di viaggio delle unità coinvolte, potrà essere concretamente valutata solamente quando il traffico nel Canale sarà ripreso". Lo scrive in una nota la Capitaneria di **porto** genovese che "ha avviato una fase di confronto con i servizi tecnico-nautici del **porto** affinché, una volta ripreso il traffico a Suez, gli scali a **Genova** possano svolgersi senza ulteriori ritardi e nel pieno rispetto della consueta sicurezza delle manovre". Nell' ambito del tavolo tecnico di coordinamento, convocato quotidianamente dall' Autorità marittima, e nel corso delle continue interlocuzioni tra militari, piloti del **porto**, personale dei rimorchiatori e ormeggiatori, è stata infatti considerata la possibilità che, una volta riaperto il Canale, un numero elevato di navi possano raggiungere **Genova** comprimendo la regolare pianificazione degli ingressi in **porto**. Quindi fin da oggi "gli uffici amministrativi e il personale operativo della Capitaneria sia i servizi tecnico nautici del **porto** di **Genova** sono in stato di pre-allerta e saranno adeguatamente rinforzati per far fronte alle schedule e alle esigenze che gli operatori commerciali rappresenteranno, così da assicurare la massima collaborazione perché i flussi delle merci in **porto** e verso il Paese possano riprendere regolarmente nel più breve tempo possibile".



Blocco Suez, Porto di Genova in pre-allerta in vista della ripresa dei traffici

La Capitaneria di Genova ha avviato una fase di confronto con i servizi tecnico-nautici del porto affinché, una volta ripreso il traffico a Suez, gli scali possano svolgersi senza ulteriori ritardi

Il blocco che da alcuni giorni interessa il Canale di Suez sta destando particolare preoccupazione per gli inevitabili ritardi che si stanno accumulando nel settore dei trasporti marittimi a livello globale. La stima delle navi in attesa è in continuo aggiornamento, ma - inevitabilmente - cresce col passare dei giorni. Anche il porto di Genova si stima che risentirà dagli effetti del blocco, tuttavia, secondo la Capitaneria di porto di Genova, una previsione attendibile, della portata dei ritardi e dei nuovi piani di viaggio delle unità coinvolte, potrà essere concretamente valutata solamente quando il traffico nel Canale sarà ripreso. Attesa la portata dell' evento e tenendo ben in considerazione i timori afferenti la filiera logistica a livello nazionale e internazionale, con effetti che potrebbero ricadere anche sui singoli cittadini, la Capitaneria di Genova ha avviato una fase di confronto con i servizi tecnico-nautici del porto affinché, una volta ripreso il traffico a Suez, gli scali a Genova possano svolgersi senza ulteriori ritardi e nel pieno rispetto della consueta sicurezza delle manovre. Nell' ambito del tavolo tecnico di coordinamento, convocato quotidianamente dall' Autorità marittima, e nel corso delle continue interlocuzioni tra i militari, i piloti del porto, il personale dei rimorchiatori e gli ormeggiatori, è stata considerata la possibilità che, una volta riaperto il Canale, un numero elevato di navi possano raggiungere Genova comprimendo la regolare pianificazione degli ingressi in porto. Per tale ragione, sin da oggi sia gli uffici amministrativi e il personale operativo della Capitaneria, sia i servizi tecnico nautici del porto di Genova sono in stato di pre-allerta e saranno adeguatamente rinforzati per far fronte alle schedule e alle esigenze che gli operatori commerciali rappresenteranno, così da assicurare la massima collaborazione perché i flussi delle merci in porto e verso il Paese possano riprendere regolarmente nel più breve tempo possibile.



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Blocco del Canale di Suez, un webinar per analizzare le conseguenze

L' iniziativa è stata promossa dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Liguria . "Le ripercussioni del blocco del canale di Suez sul **sistema portuale ligure**" è il titolo del webinar che si terrà lunedì 29 marzo alle 15.30 in modalità webinar sulla piattaforma Zoom. L' iniziativa è stata promossa dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** e vedrà la partecipazione di rappresentanti delle categorie di settore del cluster **portuale**. Per partecipare è necessario registrarsi a questo link . Dalla Home Novità Piano vaccinale, bloccate le prenotazioni per i vulnerabili tra 60 e 70 anni restrizioni Savona, arriva l' ordinanza: per i bar stop all' asporto alle 16 nel weekend Sul territorio Controlli della Polizia ad Alassio e Albenga, segnalati due trentenni trovati in possesso di hashish Diocesi di Savona Savona, lutto per la scomparsa di Don Pinetto.

The screenshot shows the IVG.it website with the following content:

- Header:** IVG.it logo, navigation menu (Home, Associazioni, Servizi, Liguria24, Cerca, AGGIORNAMENTO), and social media links.
- Main Article:**
 - Titolo:** Blocco del Canale di Suez, un webinar per analizzare le conseguenze
 - Testo:** L'iniziativa è stata promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Il webinar si terrà lunedì 29 marzo alle 15.30 in modalità webinar sulla piattaforma Zoom. L'iniziativa è stata promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e vedrà la partecipazione di rappresentanti delle categorie di settore del cluster portuale.
 - Immagine:** A large cargo ship named 'EVERGREEN' is shown at a port.
 - Call to Action:** "Per partecipare è necessario registrarsi a questo link."
- Other News Snippets (DALLA HOME):**
 - NOVITÀ:** Piano vaccinale, bloccate le prenotazioni per i vulnerabili tra 60 e 70 anni
 - RESTREZIONI:** Savona, arriva l'ordinanza per i bar stop all'asporto alle 16 nel weekend
 - NOI, TERRITORIO:** Controlli della Polizia ad Alassio e Albenga
 - SOCCO:** Diocesi di Savona Savona, lutto per la scomparsa di Don
- Right Sidebar:**
 - IVGmeteo:** Savona 14°C 12°C
 - Meteo Liguria:** nel fine settimana pioggia, nubi e massime in calo
 - IVGlettere:** Comunicato della comunità degli operatori del settore
 - INVIATA UNA LETTERA:** IVG.it

Suez, Capitaneria di Genova: operatori in pre-allerta per la ripresa

GENOVA - Anche il **porto** di **Genova** risentirà degli effetti del blocco del canale di Suez, "tuttavia una previsione attendibile, della portata dei ritardi e dei nuovi piani di viaggio delle unità coinvolte, potrà essere concretamente valutata solamente quando il traffico nel Canale sarà ripreso". Lo scrive in una nota la Capitaneria di **porto** genovese che "ha avviato una fase di confronto con i servizi tecnico-nautici del **porto** affinché, una volta ripreso il traffico a Suez, gli scali a **Genova** possano svolgersi senza ulteriori ritardi e nel pieno rispetto della consueta sicurezza delle manovre". Nell' ambito del tavolo tecnico di coordinamento, convocato quotidianamente dall' Autorità marittima, e nel corso delle continue interlocuzioni tra militari, piloti del **porto**, personale dei rimorchiatori e ormeggiatori, è stata infatti considerata la possibilità che, una volta riaperto il Canale, un numero elevato di navi possano raggiungere **Genova** comprimendo la regolare pianificazione degli ingressi in **porto**. Quindi fin da oggi "gli uffici amministrativi e il personale operativo della Capitaneria sia i servizi tecnico nautici del **porto** di **Genova** sono in stato di pre-allerta e saranno adeguatamente rinforzati per far fronte alle schedule e alle esigenze che gli operatori commerciali rappresenteranno, così da assicurare la massima collaborazione perché i flussi delle merci in **porto** e verso il Paese possano riprendere regolarmente nel più breve tempo possibile".

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Suez, Capitaneria di Genova: operatori in pre-allerta per la ripresa". The article text is partially visible, matching the main text on the left. There are several sidebars and banners: "PORTI E LOGISTICA" with a sub-headline "Tavolo tecnico e servizi rinforzati per affrontare flussi", "I NOSTRI BLOG" with "GRIF HOU" and "SAMPLAC", and a "PRIMO" logo. At the bottom, there is a footer with text about the "PROGETTO CORDONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA" and "PROGRAMMA OPERATIVO 2014-2020".

Genova, Capitaneria e Servizi tecnico nautici seguono l' evolversi della situazione nel Canale di Suez

Genova, 27 marzo 2021 - Il blocco che, come noto, da alcuni giorni interessa il Canale di Suez, sta destando particolare preoccupazione per gli inevitabili ritardi che si stanno accumulando nel settore dei trasporti marittimi a livello globale. La stima delle navi in attesa è in continuo aggiornamento, ma - inevitabilmente - cresce col passare dei giorni. Anche il **porto** di **Genova** si stima che risentirà dagli effetti del blocco, tuttavia una previsione attendibile, della portata dei ritardi e dei nuovi piani di viaggio delle unità coinvolte, potrà essere concretamente valutata solamente quando il traffico nel Canale sarà ripreso. Attesa la portata dell' evento e tenendo ben in considerazione i timori afferenti la filiera logistica a livello nazionale e internazionale, con effetti che potrebbero ricadere anche sui singoli cittadini, la Capitaneria di **Genova** ha avviato una fase di confronto con i servizi tecnico-nautici del **porto** affinché, una volta ripreso il traffico a Suez, gli scali a **Genova** possano svolgersi senza ulteriori ritardi e nel pieno rispetto della consueta sicurezza delle manovre. Nell' ambito del tavolo tecnico di coordinamento, convocato quotidianamente dall' Autorità marittima, e nel corso delle continue interlocuzioni tra i militari, i piloti del **porto**, il personale dei rimorchiatori e gli ormeggiatori, è stata infatti considerata la possibilità che, una volta riaperto il Canale, un numero elevato di navi possano raggiungere **Genova** comprimendo la regolare pianificazione degli ingressi in **porto**. Per tale ragione, sin da oggi sia gli uffici amministrativi e il personale operativo della Capitaneria sia i servizi tecnico nautici del **porto** di **Genova** sono in stato di pre-allerta e saranno adeguatamente rinforzati per far fronte alle schedule e alle esigenze che gli operatori commerciali rappresenteranno, così da assicurare la massima collaborazione perché i flussi delle merci in **porto** e verso il Paese possano riprendere regolarmente nel più breve tempo possibile.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Blocco di Suez: il porto di Genova si prepara a fare gli straordinari per smaltire la congestione

Il porto di Genova intende fare la propria parte per contribuire a porre almeno parzialmente rimedio alle criticità che il blocco del canale di Suez inevitabilmente comporterà in termini di ritardi e successiva congestione del traffico marittimo una volta riaperta la via navigabile in Egitto. In una nota la Capitaneria di porto di Genova comunica infatti che il blocco che da alcuni giorni interessa il Canale di Suez sta destando particolare preoccupazione per gli inevitabili ritardi che si stanno accumulando nel settore dei trasporti marittimi a livello globale. La stima delle navi in attesa è in continuo aggiornamento, ma inevitabilmente cresce col passare dei giorni. Anche il porto di Genova si stima che risentirà dagli effetti del blocco anche se una previsione attendibile della portata dei ritardi e dei nuovi piani di viaggio delle unità coinvolte potrà essere concretamente valutata solamente quando il traffico nel canale sarà ripreso. Attesa la portata dell'evento e tenendo ben in considerazione i timori afferenti la filiera logistica a livello nazionale e internazionale, con effetti che potrebbero ricadere anche sui singoli cittadini, la Capitaneria di Genova ha reso noto di aver avviato una fase di confronto con i servizi tecnico-nautici del porto affinché, una volta ripreso il traffico a Suez, gli scali a Genova possano svolgersi senza ulteriori ritardi e nel pieno rispetto della consueta sicurezza delle manovre. Non solo: Nell'ambito del tavolo tecnico di coordinamento, convocato quotidianamente dall'Autorità marittima, e nel corso delle continue interlocuzioni tra i militari, i piloti del porto, il personale dei rimorchiatori e gli ormeggiatori, è stata infatti considerata la possibilità che, una volta riaperto il canale, un numero elevato di navi possano raggiungere Genova comprimendo la regolare pianificazione degli ingressi in porto. La nota della Capitaneria conclude spiegando che sin da oggi sia gli uffici amministrativi e il personale operativo della Capitaneria sia i servizi tecnico nautici del porto di Genova sono in stato di pre-allerta e saranno adeguatamente rinforzati per far fronte alle schedule e alle esigenze che gli operatori commerciali rappresenteranno, così da assicurare la massima collaborazione perché i flussi delle merci in porto e verso il Paese possano riprendere regolarmente nel più breve tempo possibile.



Canoni demaniali lievitati, Italia Viva: "Circoli e associazioni rischiano di sparire"

Aumento dovuto all'applicazione di una legge nazionale che ha alzato il minimo richiesto da 360 a 2500 euro. Martedì se ne parlerà in consiglio comunale

Redazione

Genova . Il gruppo consiliare Italia Viva del Comune di Genova nel corso del prossimo consiglio comunale presenta un ordine del giorno fuori sacco per chiedere al sindaco Marco Bucci e alla giunta di tutelare le associazioni, i circoli, le società sportive senza fini di lucro e ad alta valenza sociale, che rischiano di scomparire per il gravoso e insostenibile aumento del canone minimo di concessione demaniale. L' aumento è dovuto all' applicazione di una legge nazionale, la n. 126/2020, che recependo alcune direttive europee ha alzato il minimo richiesto per legge da 360 a 2.500 euro, somma a cui si deve aggiungere la cauzione dovuta all' **Autorità di sistema portuale**, salita a 5.000 euro, ovvero il doppio. Il gruppo chiede in particolare che siano assunte iniziative di sensibilizzazione presso Anci, presso i parlamentari liguri di ogni schieramento e presso il Governo, affinché queste misure siano riviste. 'Il maxi aumento sarebbe letale per tutti quei soggetti che fanno della promozione e dell' aggregazione sociale, del volontariato, dell' avviamento allo sport per le nuove generazioni, la loro unica ragion d' essere', dicono da Italia Viva a Tursi. 'A questi vanno aggiunti gli operatori balneari e tutte le attività con fini di lucro che si sviluppano sulle coste e sono già state fortemente penalizzate dalla pandemia. Inoltre, considerato che ogni concessione demaniale marittima, all' atto della scadenza, verrà messa a bando e assegnata alla migliore offerta economica, è facile prevedere che soggetti economicamente forti, interessati a subentrare nelle concessioni, spazzeranno via in breve tempo i circoli, le associazioni, le società sportive senza fini di lucro che non saranno in grado di reggere la concorrenza. Una tempesta perfetta che, senza un intervento deciso e rapido, rischia di depauperare un patrimonio dal valore sociale e sportivo inestimabile', concludono da Italia Viva.



Il direttore marittimo della Toscana fa visita alla Capitaneria di Porto di Marina di Carrara

Redazione

MARINA DI CARRARA - Il Direttore Marittimo della Toscana, Capitano di Vascello (CP) Gaetano Angora, ha fatto visita due giorni fa, 25 marzo, alla Capitaneria di Porto di Marina di Carrara nel corso delle istituzionali attività di controllo e presenza sul territorio regionale. Un momento importante e significativo, nell'attuale contesto emergenziale, in cui il Direttore Marittimo ha ribadito la vicinanza al Comando locale, alla collettività ed al territorio del Carrarese, apprezzando il continuativo lavoro svolto a favore di tutto il cluster marittimo e della cittadinanza. Durante la visita è stato sottolineato come l'impegno profuso dalle donne e dagli uomini del Compartimento Marittimo, ha consentito di garantire, sia di presenza che in modalità remota, tutti i servizi istituzionalmente previsti: la proprietà navale, la certificazione della gente di mare e del naviglio mercantile nazionale, i controlli sulle navi da carico straniere, le patenti nautiche e tutte le altre funzioni amministrative, senza dimenticare i compiti di natura operativa quali il soccorso in mare, i controlli sulla filiera ittica e le altre attività di polizia giudiziaria. Foto 2 di 2 L'occasione, ancor più pregnante ha consentito, in via estemporanea, un incontro di saluto con il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** Dott. Mario Sommariva accompagnato dal Segretario Generale Dott. Ing Francesco Di Sarcina e del Dirigente preposto al porto apuano Dott. Luigi Bosi per una generale riflessione della portualità carrarese. La visita del Direttore Marittimo della Toscana è poi terminata con un giro nell'ambito del porto di Marina di Carrara, accompagnato dal Comandante del Porto C.F.(CP) Luciano Giuseppe Aloia, dove sono state visitate le realtà produttive esistenti, gli accosti e le banchine.



Berkan B, Italia Nostra grida allo scandalo «Bandi di gara -farsa, anni persi»

RAVENNA Per rimuovere il relitto della Berkan B, Italia Nostra si chiede se la revoca dell' autorizzazione a operare, dopo il dietrofront di Mico peri che ha fatto scadere l' aggiudicazione della gara, non sia dovuto a «un bando scritto con i piedi che non ha permesso di inquadrare correttamente la questione, e quindi di stimare con sufficiente precisione i costi, precludendo di fatto l' avvio dei lavori di rimozione e bonifica del rottame inquinante».

La critica della sezione di Ravenna arriva all' indomani dell' udienza preliminare del processo che vede indagati il presidente di **Autorità portuale** Daniele Rossi e il segretario generale Paolo Ferrandino per inquinamento ambientale, per i danni provocati dal relitto nella pialassa Piomboni.

«A parere degli aggiudicatari scrive Italia Nostra -la conferenza di servizi, ed in particolare una nota di Arpae, avrebbero introdotto, rispetto al bando di gara, ulteriore documentazione comportante oneri - immaginiamo sostanziosi - non quantificati in precedenza». Per questo, annunciano, «abbiamo richiesto di poter visionare i verbali. Senza dimenticare che in un incontro in Prefettura a luglio 2019 la stessa Arpae, vista l' emergenza, proponeva, tra le varie opzioni, il ricorso a procedure d' urgenza e non a bandi di gara dalle tempistiche ordinarie».

Secondo l' associazione «nessuna Istituzione lascia intendere che effettivamente si tratti di emergenza ambientale», nonostante le annotazioni dell' **autorità** marittima e le consulenze disposte durante l' inchiesta della Procura. «Il Prefetto (...) ha inspiegabilmente minimizzato qualsiasi tipo di possibile contaminazione dei luoghi (...) così come non ha ravvisato la necessità di dichiarazione dell' emergenza ambientale con la conseguente bonifica, da porre in atto con somma urgenza, sia per il Berkan B che per i relitti del cimitero». Per questo Italia Nostra promette di «batterci affinché venga dichiarata l' emergenza ambientale».



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

L' economia del territorio

Tavolo di crisi regionale, Confindustria e sindacati chiedono di accelerare

M.B.

massa-Carrara. La Confindustria di Massa-Carrara vede di buon occhio il tavolo regionale sul mondo produttivo e sulla crisi e rilancia: «Ora certezze su bonifiche della zona industriale e opere pubbliche».

Sulla vicenda intervengono anche i sindacati, in modo unitario Cgil, Cisl e Uil, con un documento nel quale mettono anche i puntini sulle i, come si suol dire, nel senso che rivendicano il fatto che da anni chiedono attenzione sul nostro territorio.

Partiamo da Confindustria. «È una buona notizia e quindi va ringraziato il consigliere regionale Giacomo Bugliani perché ha ascoltato le nostre richieste e quelle di tutto il mondo produttivo e sindacale di Massa-Carrara traducendole in un atto positivo come l' istituzione di un tavolo regionale a Firenze sulla nostra provincia», così il presidente degli industriali di Massa Carrara, Matteo Venturi.

«Il segnale è positivo - continua - ma ora va tradotto in scelte concrete passando dalle affermazioni di buona volontà a azioni vere e misurabili. Di buone intenzioni è lastricata la strada che sappiamo tutti dove porta, quindi mi auguro che ora si passi dalle parole ai fatti. Tradotto significa: risorse, progetti e tempi certi. Da troppo tempo la nostra comunità attende risposte penso alle bonifiche della zona industriale, alle opere pubbliche come la Pontremolese, che sembra una chimera inarrivabile, alla linea veloce lungo la Costa, all' adeguamento del Porto di Marina di Carrara e ai suoi collegamenti stradali e ferroviari, al sistema di depurazione delle acque reflue, per evitare i divieti di balneazione a ogni inizio di stagione turistica, ed anche alle pastoie burocratiche che stanno portando alla chiusura decine di imprese del lapideo con inevitabile perdita di posti di lavoro. Chiediamo la sicurezza di poter investire per creare lavoro in una condizione di certezze», conclude il presidente Matteo Venturi.

I sindacati. Ed ecco il documento unitario dei sindacati. «La convocazione di un Tavolo di crisi di livello regionale è sicuramente una buona notizia: occorre andare avanti nella creazione di una sinergia che metta insieme tutti gli attori economici ed istituzionali per avere una posizione che possa essere percepita come potabile da Firenze. La Regione ha voluto approvare un Ordine del Giorno apposito che sicuramente sancisce anche un impegno politico a favore di questo Territorio toscano ma di confine. Notiamo qualche "chiacchierone" che non perde occasione per provare ad inserirsi con attitudine polemica e con modalità da primo della classe. Come è possibile incolpare genericamente le istituzioni di ritardi incolmabili sulle bonifiche quando si rappresenta direttamente quel mondo che ha causato i danni ambientali permanenti che si vogliono rimuovere?

E le Istituzioni locali, elette dai cittadini, si chiudono sempre di più in un fortino, senza molto senso: un conto è contrastare nemici con le frecce un conto è chiudersi con strumenti di difesa inappropriati contro le nuove armi. Ci sembra interessante e assai positivo l' impatto che sta avendo sul Territorio la 'nuova' Port Authority ed anche la Camera di Commercio che lavora concretamente. Nei giorni scorsi - si ricorda nel documento - c' è stato infatti un incontro delle Associazioni di Impresa, dei Professionisti e del sindacato confederale per ragionare di portualità. Portualità che si sta allargando ai mercati. Slot banchine navi e nuovi porti partners, adesso davvero ci si aspetta



anche un ritorno di posti di lavoro, in coerenza con tutte le novità.

Come sindacato confederale rivendichiamo il nostro impegno per il Territorio: abbiamo aperto le danze quando il silenzio generale era sovrano, interrotto da qualche solista.

Adesso che le cose stanno prendendo una loro fisionomia non intendiamo certo consentire manovre diversive.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Chi si stacca dal treno se ne assume le responsabilità e soprattutto si ferma», concludono.M.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

il mondo dei trasporti

Blocco di Suez e crisi dei container fanno rallentare l'export del marmo

L'ingorgo nel Canale non ha ripercussioni dirette sul porto di Marina ma sta provocando danni agli spedizionieri marittimi

CLAUDIO FIGAIA

carrara. Una grande nave si incaglia a Suez, le ripercussioni arrivano anche a Marina di Carrara. Nel mondo delle merci sempre più interconnesso non poteva essere che così: l'incidente della Even e il blocco del Canale di Suez generano conseguenze anche per il comparto della movimentazione merci e dello shipping apuano. Conseguenze non pesantissime, perchè le navi che fanno scalo a Marina di Carrara sono gestite da operatori, come Grendi o Perioi che seguono rotte italiane o Mediterranee. E solo raramente sono destinate o provengono dall'Oriente. A "soffrire" di più sono, invece, le agenzie di spedizioni, un settore già in difficoltà per l'effetto pandemia e soprattutto, per la "crisi dei container" che da mesi agita la movimentazione merci globale. Mario Sommariva, presidente dell'Aurorità di sistema portuale della Spezia e di Marina di Carrara illustra bene il quadro: «Non essendoci traffici di linea con l'Estremo Oriente che attraversano il Canale di Suez, gli effetti su Marina sono limitati: la maggior parte degli operatori hanno un ambito di destinazione nazionale o comunque nel bacino del Mediterraneo. Il blocco di Suez sta mettendo in difficoltà il traffico dei container che a Marina

non c'è (se non quello per la Sardegna). Il fatto però è che quello dei trasporti è ormai una grande sistema a rete in cui una fragilità che si verifica in un dato luogo ha effetti sull'intero sistema. Così - prosegue il presidente - se non vedo grossi problemi per Baker-Hughes-Pignone, che esporta i suoi manufatti verso Occidente, ma che potrebbe avere anche singole spedizioni dirette in Oriente, qualche criticità ci sarà per gli spedizionieri che fanno viaggiare il marmo di Carrara (così come altre merci) per il mondo, utilizzando i container in altri scali. Anche loro come tutti gli operatori dovranno sopportare rallentamenti e ingorghi. D'altra parte quando navi grandi come la Even Given hanno un problema, non può che essere un problema molto grande. L'esplosione delle dimensioni dei cargo, che oggi raggiungono i 400 metri era impensabile pochi anni fa». «Certo che lo stop di Suez ci provoca problemi: oggi il mercato è cambiato, tutti caricano le loro merci sulle stesse navi, su quelle gigantesche portacontainer come la Even Given, compresi gli spedizionieri del marmo. E se si ferma il traffico, tutti ne sentiamo le conseguenze», dice Uccio Pennucci, fondatore della Deltamar e decano degli agenti marittimi carraresi. E la conseguenza è un aumento dei prezzi delle merci, sottolinea Elisabetta Diamanti, dell'agenzia Italcarrara. La quale, peraltro, mette in evidenza come la crisi sia in atto da tempo: «C'è stato un decremento spaventoso durante la prima fase della pandemia, un calo del 70-80%; poi si è innestato il problema della mancanza di container vuoti. Ora il blocco di Suez. Se è vero che a Marina non si movimentano container e i traffici sono mediterranei, è altrettanto vero che noi spedizionieri carichiamo a Livorno, Genova o anche all'estero. E, guarda caso, abbiamo una nave diretta in Giordania che è "in coda" per l'ingorgo nel canale». Ripercussioni, infine, anche direttamente sull'export del marmo, anch'esso alle prese con le difficoltà legate alla pandemia. Fabrizio Santucci, capogruppo della sezione lapideo di Confindustria di Massa Carrara, parla di notevoli rallentamenti, legati in primis alla carenza di contenitori: «È quasi impossibile, in questa fase, trovare container vuoti in cui caricare marmo. Gli spedizionieri con cui lavoriamo sono alle prese con una riduzione di



almeno il 35% dei "vuoti", fermi chissà dove in Usa o in Cina. Tutto ciò si traduce in ritardi nelle consegne. I nostri clienti internazionali, siano essi negli Stati Uniti o in India, dovranno avere pazienza». --Claudio FigaiaAltro servizio a pag. 11© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Livorno

Canale di Suez bloccato Livorno (per ora) resiste

Ma se la paralisi dovesse protrarsi a lungo sarebbe a rischio tutto il Mediterraneo

MAURO ZUCHELLI

Più di 350 navi risultavano intrappolate in "fila" a ieri sera per via del "gigante del mare", una portacontainer di 399 metri per 59, che si è incagliato nel canale di Suez: senza contare almeno altrettante che hanno ridotto la velocità di navigazione per consumare meno, tanto non si passa.

Non è escluso che nelle prossime ore tutto si risolva e la Ever Given - proprietà giapponese, gestione in mano al colosso taiwanese Evergreen, bandiera panamense - possa riprendere la navigazione. Come se nulla fosse? Difficile crederlo: stiamo parlando di una direttrice di traffico che vale il 12 per cento del commercio mondiale via mare, secondo le stime di Bloomberg che indicano in 9,6 miliardi di dollari al giorno il "prezzo" per il danno. Del resto, anche nel 2020 con l'economia mondiale devastata dalla pandemia il canale egiziano ha visto passare 18.829 navi e più di un miliardo di tonnellate di merci.

È da lì che, secondo il centro studi di Intesa San Paolo, passa il 40,1 per cento dell'import-export italiano via mare ma, a guardar bene, i porti toscani finora non hanno subito contraccolpi pesanti. Soprattutto Livorno, che in questo caso resta al riparo dai guai per via della sua debolezza cronica nei collegamenti con l'Estremo Oriente. «Da noi poco o niente», ripetono dalla plancia di comando tanto del terminal Tdt che del terminal Lorenzini: Livorno ha linee principalmente con i porti americani. Ne risentirebbe solo se il blocco dovesse protrarsi talmente a lungo da paralizzare l'alimentazione dei circuiti delle materie prime o della distribuzione su scala nazionale o subcontinentale.

Per ora non è così ma il problema è proprio quello: se si dimostrasse che la rotta di Suez è troppo vulnerabile - cioè a rischio di un intoppo come questo - quel che sarebbe in pericolo è la centralità geopolitica del Mediterraneo come una delle direttrici-chiave delle catene di approvvigionamento di fabbriche e mercati.

Non è solo per fantasia giornalistica da talk show che saltano fuori le ipotesi più varie per bypassare Suez. La più semplice è la circumnavigazione dell'Africa: una tentazione già saltata fuori anche ogni volta che il passaggio da Suez costa talmente tanto e il petrolio talmente poco da rendere conveniente allungare il giro anche di 4mila miglia (e una decina di giorni di navigazione). Controindicazioni: un po' di pirateria in zona Corno d'Africa ma soprattutto il fatto che porti e città lungo il cammino non generano traffico per cui valga la pena fermarsi, invece non è così appena si mette piede nel Mediterraneo.

Qualcosa del genere vale anche per la rotta artica con il passaggio a nord ovest che collega l'Atlantico al Pacifico: e davvero il rischio ghiaccio è inferiore al rischio Suez?

Potrebbe esserci anche la rotta che gira in senso inverso il mappamondo: dalle coste del Pacifico verso la California, poi il canale di Panama, un po' di porti atlantici e via verso l'arco del Nord Europa che va da Anversa a Amburgo. Ma due traversate oceaniche sono meno rischiose e garantiscono più carico della rotta classica via Suez-Gibilterra?

«Al pari della pandemia, qui si dimostra la fragilità del modello economico suicida costruito attorno al gigantismo navale», dice Luca Becce, presidente di Tdt a Livorno e al timone dell'associazione dei terminalisti italiani: «Se fino a



poco tempo fa erano 18 soggetti ad avere in mano il 90 per cento del traffico container, adesso sono tre grandi alleanze che fanno il bello e il cattivo tempo: al punto che un nolo da Shangai a Rotterdam costa sei volte più di due anni fa. È un modello che arricchisce pochi e crea problemi a molti».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Livorno

Il professor Sergio Bologna la sirena d' allarme sugli effetti perversi del gigantismo navale l' aveva suonata già dal decennio scorso: qui stiamo parlando di una nave «lunga oltre trenta bus in fila, larga quanto un campo di calcio, alta fuori dall' acqua come un palazzo di sette piani».

Lo ricorda il professor Francesco Munari, luminaire dell' Università Cattolica, non un pericoloso sovversivo. Il gigantismo delle navi pretende il gigantismo delle infrastrutture ribaltando i costi sulle istituzioni pubbliche per cercare di reggere il passo con le esigenze di dimensionamento.

Luciano Guerrieri, neo-presidente dell' **Authority** che governa i porti di Livorno e Piombino, invece ritiene che «difficilmente sarà rimesso in questione il gigantismo delle flotte, la strada dunque è avere infrastrutture all' altezza ed è quel che faremo con la Darsena Europa».

Nereo Marcucci, ex presidente Confetra, avverte: «In tandem con la pandemia che ha mandato in tilt le catene logistiche su scala planetaria, quest' incidente potrebbe spingere a "regionalizzare" la globalizzazione: ne abbiamo scoperto la fragilità quando le distanze si allungano troppo. La conseguenza? Il rientro in patria di una parte di produzioni manifatturiere, a patto di saperla intercettare».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

Caso Seatrag, Usb organizza un presidio davanti all'Authority

LIVORNO. Domani alle 10 il sindacato extraconfederale Usb ha messo in agenda un presidio davanti alla sede dell' Authority nel quadro della vertenza che ha aperto alla Seatrag, società operante in porto, proclamando la settimana scorsa lo stato di agitazione.

«In vista dello sciopero - viene sottolineato presentando le ragioni dell' iniziativa di lotta - saremo di fronte a Palazzo Rosciano per una manifestazione. Chiediamo l' intervento dell' ente per affrontare e risolvere delle problematiche che si trascinano da troppo tempo. L' **Autorità di Sistema** può e deve intervenire.

All' azienda si rimprovera di non aver dato risposte «a richieste specifiche e documentate» cercando invece di «delegittimare il sindacato e i lavoratori».

--



«Sosteniamo i lavoratori portuali della Seatrag Domattina presidio davanti Palazzo Rosciano»

«Sosteniamo i lavoratori portuali della Seatrag.

Domattina alle 10 presidio e conferenza stampa davanti a Palazzo Rosciano». La settimana scorsa l' unione Sindacale di Base ha proclamato lo stato di agitazione all' interno della società portuale Seatrag.

«In vista dello sciopero saremo di fronte all' autorità portuale di Livorno per una manifestazione - scrive il sindacato - chiediamo l' intervento dell' ente per affrontare e risolvere delle problematiche che si trascinano da troppo tempo.

L' autorità si sistema può e deve intervenire. Saremo in presidio anche per lanciare un segnale forte di fronte alle accuse della dirigenza Seatrag che invece di rispondere a delle richieste specifiche e documentate (come l' assenza, ormai da anni, di spogliatoi e bagni per i lavoratori) cerca di delegittimare il sindacato e i lavoratori stessi.

Saranno presenti delegazioni di lavoratori dipendenti di altre società portuali».



Manifestazione lavoratori Seatrag a Livorno

Lunedì 29 Marzo presidio davanti a Palazzo Rosciano

LIVORNO Una manifestazione dei lavoratori portuali della società Seatrag è in programma lunedì 29 Marzo alle ore 10 a Livorno. La settimana scorsa l'unione Sindacale di Base ha infatti proclamato lo stato di agitazione all'interno della società portuale Seatrag. In vista dello sciopero l'organizzazione sindacale annuncia una manifestazione davanti a Palazzo Rosciano, sede come noto, dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Chiediamo scrive l'unione Sindacale di Base l'intervento dell'ente per affrontare e risolvere delle problematiche che si trascinano da troppo tempo. L'Autorità di Sistema può e deve intervenire. Saremo in presidio anche per lanciare un segnale forte di fronte alle accuse della dirigenza Seatrag che invece di rispondere a delle richieste specifiche e documentate (come l'assenza, ormai da anni, di spogliatoi e bagni per i lavoratori) cerca di delegittimare il sindacato e i lavoratori stessi. Saranno presenti delegazioni di lavoratori dipendenti di altre società portuali.

Redazione

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHIARELLI'. The main headline is 'Manifestazione lavoratori Seatrag a Livorno' with a sub-headline 'Lunedì 29 Marzo presidio davanti a Palazzo Rosciano'. Below the headline is a photo of Palazzo Rosciano. To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Serracchiani, cura del ferro fa bene a Trieste', 'Manifestazione lavoratori Seatrag a Livorno', 'Priorità ai marittimi per le vaccinazioni', 'Controlli radiometrici: Controscorie al Misa', and 'I porti italiani inarrestati ad affrontare emergenze'. At the bottom, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'PIÙ PER VOI' sections with links to 'Controlli radiometrici' and 'Serracchiani: cura del'.

Università, turismo e yacht «Ecco il patto di Napoli est»

IL PROGETTO Antonino Pane «Napoli Est va bonificata, non aggredita». Andrea Annunziata, presidente dell' **Adsp** del mare Tirreno Centrale, non teme ricorsi o forzature: «Mi sono incontrato con il presidente della Regione e con il sindaco di Napoli: la colmata del litorale di San Giovanni non si farà e neanche il deposito di gas naturale liquefatto sarà installato in quell' area». Toni ultimativi, musica per le orecchie dei rappresentanti dei quindici comitati civici di Napoli Est riuniti via web dal senatore Vincenzo Presutto (5Stelle) che - lo ha sottolineato - non rappresentava nessun partito, ma solo se stesso come cittadino di San Giovanni a Teduccio. Insomma il porto non metterà più le mani sul litorale di San Giovanni senza confrontarsi con il territorio, senza valorizzare le richieste che vengono dai cittadini. È la conferma della nuova linea introdotta dal presidente Annunziata che si concretizzerà, entro l' estate, come ha sottolineato, nelle linee guida del documento di pianificazione strategica e di sistema. «In quel documento - ha detto Annunziata metteremo nero su bianco e saranno tutte chiare e trasparenti le scelte per lo sviluppo dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare».

IL CONFRONTO Secondo i rappresentanti delle associazioni e dei comitati civici intervenuti nel dibattito fino ad oggi il porto ha imposto scelte disastrose per questo litorale.

Ora è il momento di guardare avanti e per questo non sono mancate idee e proposte legate alla valorizzazione dell' ex Corradini, un enorme opificio chiuso dal 1949 che potrebbe avere una nuova vita come centro culturale musicale. E poi il fortino di Vigliena, la ex Cirio e così via.

Idee e proposte per riqualificare il litorale di questa area che si vede restituire il mare: una possibilità che solo due mesi fa era stata completamente cancellata da una gara di appalto per una maga colmata e con l' insediamento di un deposito di gas naturale. «L' invenzione di rotta arrivata con il presidente Annunziata - ha detto il senatore Presutto - e questo confronto ne è la conferma. È stato lo stesso presidente, infatti, a chiedere di incontrare i comitati: le scelte, tutte, saranno fatte in modo condiviso con il territorio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Blocco del canale di Suez un danno incalcolabile sull' import-export locale

Il blocco del Canale di Suez è un evento le cui ripercussioni si stanno avendo anche a Bari e in Puglia. Il cargo portacontainer di Evergreen incagliatosi alle soglie del Mediterraneo, che da oltre cinque giorni impedisce il transito delle navi provenienti dal Far East e Medio Oriente con destinazione Europa, sta iniziando ad avere ripercussioni anche sull' economia del territorio. Gli effetti negativi si stanno riverberando in particolare sull' indotto della logistica, con molte imprese in attesa di poter realizzare le proprie commesse, e a stretto giro anche su alcune materie prime.

Al momento sono circa duecento le navi in attesa di poter approdare nel Mare Nostrum dall' Egitto, mentre tanti altri armatori stanno decidendo di tornare all' antico, preferendo doppiare il capo di Buona Speranza per arrivare in Occidente. Meglio tornare a secoli indietro che rischiare di subire ingenti danni economici.

Il fenomeno, dovuto appunto a un incidente imprevisto e inatteso, sta avendo effetti ulteriori anche perché si associa alla recente impennata del costo dei noli dei container da trasportare sulle navi - si tratta di passare da duemila dollari a 10mila dollari a container - dovuto all' infuriare della pandemia mondiale. Circostanza quest' ul tima che ha determinato il recente rallentamento delle importazioni regionali da est - che in ogni caso fanno capo al Pireo di Atene -, al momento quasi completamente bloccate anche per effetto della vicenda Evergreen.

Questo improvviso rallentamento dell' import, che riguarda soprattutto alcune materie prime, ma anche beni lavorati e semilavorati di ogni genere, sta determinando a sua volta uno stop alle esportazioni. «Le compagnie marittime stanno mettendo in stand-by il cosiddetto booking, il sistema di prenotazione dei container, proprio in relazione al perdurare della stasi dovuta alla chiusura forzata dello storico canale egiziano», afferma l' imprenditore Massimo Tavolaro, titolare di Apulia logistic e presidente di Confimi logistica Bari, che indica anche una possibile alternativa nel breve periodo alla circumnavigazione dell' Africa. Si tratta di cambiare sistema di collegamenti passando alla strada ferrata, grazie al progetto «Obor» (one belt one road) che connette Cina ed Europa passando via terra.

In termini di tempo invece più lunghi - parliamo di medio e lungo termine - forse servirebbe una sorta di inversione ad U di livello culturale.

«Forse dopo la globalizzazione così estesa, bisogna di pensare ad una sorta di ritorno alle origini - dice ancora Tavolaro -. Infatti il fenomeno generale della globalizzazione è stato reso possibile dal basso costo dei trasporti che ha reso conveniente spostare le produzioni dove il costo del lavoro aveva meno impatto, ma se adesso viene meno l' economicità dei trasporti forse bisognerebbe ripensare a far fruttare le produzioni in loco, con tutto ciò che ne consegue per la nostra economia».

«L' effetto chiusura di Suez è devastante per noi, esordisce Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità portuale** dell' Adriatico Meridionale. «In poco più di un anno due eventi imprevedibili hanno mostrato tutta la fragilità della cosiddetta supply chain (la catena di approvvigionamento dei prodotti dal fornitore al cliente, ndr) del mondo de/globalizzato. Il primo è la pandemia, il secondo è l' incidente a Suez, che ha fatto fare all' Europa un balzo indietro di cinque secoli riportandoci all' era di Magellano in cui la rotta per l' Europa passava dal Capo di Buona Speranza», afferma il presidente. «Suez riaprirà, come la pandemia passerà. La fragilità della supply chain rimarrà. Questo è il tempo del



reshoring, migliaia di imprese guardano all' Europa per reinsediare i propri stabilimenti produttivi. Una grande opportunità per l' Italia se saremo in grado di convincere gli investitori di essere un paese accogliente



La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

per quella che oggi ha preso il nome di terza rivoluzione industriale», conclude Patroni Griffi.

Ever Given blocca Suez: «Mezzogiorno penalizzato»

La portacontainer si è incagliata al Canale punto strategico per Taranto e i porti del Sud Prete, presidente Authority portuale jonica: «Il gigantismo navale è un serio problema»

Alessio PIGNATELLI «Possiamo dire che per Taranto l'impatto è relativo in considerazione dei traffici e delle linee che arrivano qui. Sono linee intramediterranee. Ci potrà essere qualche impatto negativo in riferimento alla merce che era a bordo di quelle navi finite nel collo di bottiglia che, in modo diretto o indiretto, era destinata allo scalo jonico dopo aver effettuato un trasbordo».

Sergio Prete, presidente dell' **Autorità di sistema** portuale del Mar Ionio, sembra scrutare l'orizzonte. Le distanze con Suez e con quella nave incagliata che ha fatto il giro del mondo sono imponenti ma si sa: in un commercio globalizzato, vale quel concetto denominato effetto farfalla. Il battito d'ali di una farfalla può provocare un uragano dall'altra parte del mondo. Sta succedendo allora che il collo di bottiglia provocato dalla colossale Ever Given, portacontainer arenatasi alle porte del canale, metta a rischio importazioni ed esportazioni del Mediterraneo.

«L'Italia e ancor di più i porti del Mezzogiorno hanno il punto di maggiore strategicità nella vicinanza al canale di Suez e quindi possono intercettare quell'importante flusso di traffico marittimo che passa da Suez per andare poi verso Gibilterra o altri porti. Una funzionalità del canale è fondamentale per dare ulteriormente importanza alla portualità del Mezzogiorno». Si sta cercando di disincagliare quel gigante marino, ci sono 321 navi ancorate nelle aree di attesa e alcuni armatori hanno scelto di farle tornare indietro circumnavigando il Capo di buona speranza con inevitabili surplus economici. «Bisognerà vedere cosa accade quando il problema sarà risolto - prosegue Prete - se ci saranno sovrapposizioni o saturazioni dei terminal che dovranno ospitare quelle navi: teoricamente ci potrebbe essere l'opportunità di dirottamento su Taranto di qualche feeder (navi medio-piccole che collegano i porti non serviti dalle linee di traffico ndr) ma la vedo molto difficile».

Questa situazione evidenzia le criticità dei fenomeni che stanno caratterizzando lo shipping e che mettono a dura prova e stressano le infrastrutture trasportistiche e portuali. Perché le dimensioni sempre maggiori delle navi richiedono infrastrutture sempre più grandi. «C'è la rincorsa all'adeguamento - prosegue il numero uno dell'Authority - sei costretto a banchine e piazzali più grandi e profondità maggiori».

Per esempio noi come dimensioni di banchina non abbiamo problemi con 1.800 metri lineari, una delle più estese. Il problema si pone in prospettiva già da oggi per le profondità: all'inizio dell'anno prossimo potremo contare su un fondale di 16,5 metri dopo il completamento del dragaggio. Ma siamo già al limite dell'utilizzabilità: per queste navi più grandi, ci vorrebbe una profondità di 18 metri. Già oggi dovremmo pensare a implementare un'ulteriore fase di dragaggio sempre calcolando i tempi che ci vogliono in Italia per queste procedure, in particolare in un porto di un sito d'interesse nazionale». Diventa quindi fondamentale fissare obiettivi ben precisi a medio termine. Se il porto di Taranto vuole sviluppare nuovamente traffico di transhipment - quindi trasbordo con trasferimento di carico da una nave all'altra - necessita dell'ultimazione dei lavori sulle gru e degli altri mezzi sul terminal gestito ora dai turchi di Yilport, della realizzazione dei dragaggi e anche di una strategia tariffaria molto aggressiva e competitiva per competere con altri hub del Mediterraneo.



«Se invece, come stiamo cercando di fare, vogliamo affermarci come gateway - conclude il presidente Sergio Prete - cioè porta di entrata e uscita delle merci, bisogna sviluppare una presenza industriale imprenditoriale di riferimento del porto. Come sempre diciamo, le navi vanno dove c'è merce da prendere



Quotidiano di Puglia

Taranto

e lasciare: il Mezzogiorno non è tra i mercati più rilevanti come Lombardia o Emilia Romagna. Bisognerebbe aumentare gli insediamenti produttivi e logistici e la Zona economica speciale e la Zona franca doganale vanno in quel senso.

Dall' altro, c' è da migliorare l' intermodalità: avere la possibilità attraverso gomma ma soprattutto il ferro di raggiungere destinazioni più lontane intercettando mercati più lontani. La buona notizia è l' espressione favorevole del ministero dell' Ambiente per il raddoppio della linea ferroviaria Termoli Lesina, punto del tratto adriatico che dovrebbe servire proprio come dorsale per raggiungere anche il centro Europa e aree economicamente più importanti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

LE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE HANNO SOLLECITATO CHIARIMENTI SUL PROGETTO PER IL PORTO

Piano industriale della Seasif il 30 vertice alla Regione Puglia

La holding chiede la concessione pluriennale di tre banchine

MANFREDONIA. Il progetto di insediamento industriale nell' area zes (zona economica speciale) del porto di Manfredonia proposta dalla Seasif Holding, oltre 300 milioni di investimento privato senza il rigassificatore ritirato dal piano come comunicato dalla stessa multinazionale, ha scatenato una presa di posizione delle associazioni locali di ispirazione ambientalista. In una lettera inviata all' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale e per conoscenza alla magistratura, a vari ministeri, al direttore marittimo per la Puglia, all' Asi di Foggia, alla Regione Puglia, ai commissari straordinari del Comune di Manfredonia, a Lipu, Italia Nostra, Manfredonia Nuova, comitato associazioni operanti nel sociale (caons), Magliette bianche, Verdi di Manfredonia, Territorio Zero, Manfredonia in movimento, coordinamento salute ambiente, meetup 5Stelle, hanno esplicitato «la propria opposizione al rilascio di una concessione demaniale venticinquennale delle banchine A1 e A2 alla società Geoghem Logistic e della banchina A5 del porto industriale di Manfredonia, entrambe società controllate dal gruppo Seasif».

Mentre l' associazione Caons si è dilungata sulla contestazione delle attività specifiche oggetto dell' iniziativa industriale, Manfredonia Nuova ha chiesto l' accesso agli atti.

«La nostra associazione ritiene» è detto nella richiesta «che la gestione del porto industriale debba rientrare in un programma/progetto politico più lungimirante, che tenga presente gli aspetti economici, occupazionali e ambientali. Bisogna decidere quali prospettive di sviluppo dare a quell' area e bisogna farlo attraverso processi di trasparenza, partecipazione e programmazione che coinvolgano l' intero territorio.

Non possiamo essere alla mercé di decisioni calate dall' alto, che poco hanno a che fare con la tutela degli interessi della città. Non abbiamo preclusioni verso progetti di sviluppo, ma occorre trasparenza e verificabilità».

I firmatari della lettera hanno sintetizzato in dieci punti le ragioni della loro posizione. Tra le altre: «la concessione demaniale venticinquennale di tre banchine su cinque e di trenta ettari dell' area retroportuale alla Seasif e sue controllate in un contesto di zes e zona franca doganale in definitiva, oltre a ledere gli interessi legittimi di altri operatori economici, attribuisce di fatto alla stessa un regime di monopolio assoluto con il potere di decidere per 25 anni le sorti economiche dell' intera zona industriale; le linee guida del piano regolatore **portuale** del 2014 hanno dichiarato l' inadeguatezza delle infrastrutture portuali esistenti alla normativa sismica vigente». Per le associazioni «non si possono rilasciare concessioni demaniale senza un business -plan e un progetto sulle attività per le quali si chiede la concessione»; chiedono quindi «il rigetto dell' istanza». La Regione ha indetto per i prossimi giorni una riunione in cui esaminare la proposta industriale di Seasif.



Brindisi Report

Manfredonia

Gli occhi del magnate dell'oro e della bentonite sul porto di Manfredonia: un progetto da 300 milioni e 200 posti di lavoro

Un investimento da circa 300 milioni di euro per almeno 200 unità lavorative iniziali. Sono numeri da capogiro quelli forniti dalla Seasif Holding Ltd, attirata dai nastri trasportatori di Manfredonia e interessata a un' iniziativa di sviluppo dell' area industriale, compreso il Bacino Alti Fondali. Fa sapere, peraltro, che ha già ricevuto più di 800 candidature da quando si è sparsa la voce. Ma le cifre non bastano a smorzare lo scetticismo nel Golfo e il timore che non sia tutto oro - è il caso di dirlo - quello che luccica. Attraverso le due società interamente partecipate dal Gruppo, Terminal 107 e Geochem, la Seasif si fa avanti come concessionaria **portuale** (terminalista) di tre delle diverse banchine. Ma non si limiterebbe a questo perché, contestualmente, ha proposto alcuni impianti industriali. Sono queste ipotesi progettuali che hanno generato diverse perplessità a Manfredonia e Monte Sant' Angelo, non solo tra le associazioni ambientaliste. Da qui i chiarimenti della Holding. Partendo dalla fine, il più clamoroso riguarda il passo indietro sul deposito di gas naturale liquefatto: "All' esito delle voci raccolte sul territorio, già contrarie ad altri depositi di Gpl in zona (quali quello dell' Enagas, benché notevolmente differenti da quello proposto), la Seasif ha dato già ampia disponibilità ad accantonare lo sviluppo della parte di progetto relativa al deposito Lng (ed annesso rigassificatore)". L' altra precisazione non di poco conto, già inoltrata all' Asi di Foggia, attiene a obiezioni formulate anche dai Comuni nel cui comprensorio ricade l' area industriale: complessivamente, il progetto si incardinerebbe in 30 ettari dove già insistono attività e altre sono programmate. "La Seasif - si legge nella nota - non ha mai dichiarato di voler interferire con le attività già insistenti nella area **portuale** e retroportuale di competenza dell' Asi di Foggia, né di sostituirsi agli operatori del territorio. Anzi, come più volte manifestato, e come è stato riscontrato, ne ha sempre ricercato la collaborazione e disponibilità". Gli impianti da realizzare sarebbero "strumentali e complementari allo sviluppo dell' operatività del porto industriale di Manfredonia e dell' area circostante". Seasif illustra i suoi progetti più dettagliatamente: propone, innanzitutto, un impianto di lavorazione della bentonite e un impianto di lavorazione di polimetalli. La bentonite è una roccia che contiene diversi minerali, quello prevalente è la montmorillonite. I giacimenti più importanti in Italia si trovano in Sardegna, ma esistono cave anche in Puglia. I polimetalli o minerali polimetallici contengono diversi elementi come zinco, piombo, rame, argento e oro. Vengono utilizzati per la componentistica digitale e tecnologica ma le riserve riguardano possibili scarti radioattivi, dubbio che fondamentalmente Seasif non ha fugato. Le ricerche sul web in tal senso - sempre che si tratti dello stesso tipo di minerali - portano fino in Russia e non sono rassicuranti dal punto di vista ambientale. La holding ne parla come delle attività più strettamente connesse all' utilizzo dei nastri trasportatori ed alla riqualificazione dell' area industriale sotto il profilo della logistica e della redistribuzione. "Trattasi di materiali non tossici, di estrazione mineraria (che non avviene in Italia), i quali a processo di lavorazione ultimato (non effettuato in loco), saranno utilizzati a vari scopi in ambito industriale (ad esempio, la bentonite, per mettere insicurezza miniere ed anche pozzi petroliferi; i polimetalli, nel settore della componentistica digitale e tecnologica). Gli impianti che si propone di realizzare cureranno, in particolare, la sola prelavazione di questi materiali, attraverso trattamenti di prelavaggio ad acqua (a freddo, senza additivi chimici, senza scarico a **mare**) a ciclo chiuso, per la separazione e ricompattazione dei diversi materiali grezzi, ai fini del loro rilancio per i destinatari utilizzatori finali". Poi ci sono gli impianti per la

FOGGIA TODAY Economia

Formisano / **Manfredonia**

Gli occhi del magnate dell'oro e della bentonite sul porto di Manfredonia: un progetto da 300 milioni e 200 posti di lavoro

La multinazionale Seasif scopre le carte e illustra dettagliatamente il progetto. Permangono, però, le perplessità delle associazioni. Le proposte sono al vaglio dell'Asi di Foggia: "Non ci facciamo condizionare in alcun modo, vogliamo che prevalga l'interesse pubblico"

Manfredonia, **Manfredonia**



3 più letti di oggi

- Il Covid-19: perché il virus si è diffuso in Puglia? La Puglia è la regione più colpita dal coronavirus. Ecco i dati
- Il Covid-19: perché il virus si è diffuso in Puglia? La Puglia è la regione più colpita dal coronavirus. Ecco i dati
- Il Covid-19: perché il virus si è diffuso in Puglia? La Puglia è la regione più colpita dal coronavirus. Ecco i dati
- Il Covid-19: perché il virus si è diffuso in Puglia? La Puglia è la regione più colpita dal coronavirus. Ecco i dati

Un investimento da circa 300 milioni di euro per almeno 200 unità lavorative iniziali. Sono numeri da capogiro quelli forniti dalla Seasif Holding Ltd, attirata dai nastri trasportatori di Manfredonia e interessata a un' iniziativa di sviluppo dell' area industriale, compreso il Bacino Alti Fondali.

Fa sapere, peraltro, che ha già ricevuto più di 800 candidature da quando si è sparsa la voce. Ma le cifre non bastano a smorzare lo scetticismo nel Golfo e il timore che non sia tutto oro - è il caso di dirlo - quello che luccica.

Attraverso le due società interamente partecipate dal Gruppo, Terminal 107 e Geochem, la Seasif si fa avanti come concessionaria portuale (terminalista) di tre delle diverse banchine. Ma non si limiterebbe a questo perché, contestualmente, ha proposto alcuni impianti industriali. Sono queste ipotesi progettuali che hanno generato diverse perplessità a Manfredonia e Monte Sant' Angelo, non solo tra le associazioni ambientaliste.

Da qui i chiarimenti della Holding. Partendo dalla fine, il più clamoroso riguarda il passo indietro sul deposito di gas naturale liquefatto: "All' esito delle voci raccolte sul territorio, già contrarie ad altri depositi di Gpl in zona (quali quello dell' Enagas, benché notevolmente differenti da quello proposto), la Seasif ha dato già ampia disponibilità ad accantonare lo sviluppo della parte di progetto relativa al deposito Lng (ed annesso rigassificatore)". L' altra precisazione non di poco conto, già inoltrata all' Asi di Foggia, attiene a obiezioni formulate anche dai Comuni nel cui comprensorio ricade l' area industriale: complessivamente, il progetto si incardinerebbe in 30 ettari dove già insistono attività e altre sono programmate. "La Seasif - si legge nella nota - non ha mai dichiarato di voler interferire con le attività già insistenti nella area portuale e retroportuale di competenza dell' Asi di Foggia, né di sostituirsi agli operatori del territorio. Anzi, come più volte manifestato, e come è stato riscontrato, ne ha sempre ricercato la collaborazione e disponibilità". Gli impianti da realizzare sarebbero "strumentali e complementari allo sviluppo dell' operatività del porto industriale di Manfredonia e dell' area circostante". Seasif illustra i suoi progetti più dettagliatamente: propone, innanzitutto, un impianto di lavorazione della bentonite e un impianto di lavorazione di polimetalli. La bentonite è una roccia che contiene diversi minerali, quello prevalente è la montmorillonite. I giacimenti più importanti in Italia si trovano in Sardegna, ma esistono cave anche in Puglia. I polimetalli o minerali polimetallici contengono diversi elementi come zinco, piombo, rame, argento e oro. Vengono utilizzati per la componentistica digitale e tecnologica ma le riserve riguardano possibili scarti radioattivi, dubbio che fondamentalmente Seasif non ha fugato. Le ricerche sul web in tal senso - sempre che si tratti dello stesso tipo di minerali - portano fino in Russia e non sono rassicuranti dal punto di vista ambientale. La holding ne parla come delle attività più strettamente connesse all' utilizzo dei nastri trasportatori ed alla riqualificazione dell' area industriale sotto il profilo della logistica e della redistribuzione. "Trattasi di materiali non tossici, di estrazione mineraria (che non avviene in Italia), i quali a processo di lavorazione ultimato (non effettuato in loco), saranno utilizzati a vari scopi in ambito industriale (ad esempio, la bentonite, per mettere insicurezza miniere ed anche pozzi petroliferi; i polimetalli, nel settore della componentistica digitale e tecnologica). Gli impianti che si propone di realizzare cureranno, in particolare, la sola prelavazione di questi materiali, attraverso trattamenti di prelavaggio ad acqua (a freddo, senza additivi chimici, senza scarico a mare) a ciclo chiuso, per la separazione e ricompattazione dei diversi materiali grezzi, ai fini del loro rilancio per i destinatari utilizzatori finali". Poi ci sono gli impianti per la



Brindisi Report

Manfredonia

di Lng.L' iniziativa imprenditoriale è al vaglio dell' Asi e dell' **Autorità di Sistema Portuale**. Se l' operazione andasse in porto chiaramente i nastri trasportatori non sarebbero smantellati ma, anzi, rifunzionalizzati.La multinazionale parla di attività "assolutamente green ed ecosostenibili" che da un lato favorirebbero l' attracco al porto delle navi e dall' altro sarebbero finalizzate alla produzione di componenti bio per carburanti ordinari. Anche il bunkeraggio, ovvero il rifornimento di carburante, è oggetto di attente valutazioni.La nota informativa del gruppo è stata inoltrata da un avvocato di Foggia, non solo alla stampa, ma anche alle associazioni. AgiAmo Manfredonia, per quanto accolga con gioia la decisione di accantonare il progetto del deposito di gas naturale liquefatto ("Si spera definitivamente") non si accontenta e chiede pubblicamente ulteriori chiarimenti.I principali dubbi inevasi riguardano l' impianto per la produzione di biocarburanti, su cui la nota non fornisce molte informazioni. AgiAmo si domanda innanzitutto se non sia più appropriato parlare di idrocarburi sintetici e vuole conoscere la fonte rinnovabile che alimenterebbe l' impianto, oltre alla capacità dei depositi. Sull' impianto per la lavorazione della bentonite e dei polimetalli, poi, non le è ben chiaro se siano due o uno, ma soprattutto, cosa intenda per polimetalli, e AgiAmo vorrebbe la certezza che i materiali non contengano elementi radioattivi.Si era scatenato anche Caons, presieduto da Matteo Starace, lo stesso comitato e coordinamento di associazioni che, carte alla mano, si batte contro il deposito Enagas. Ha preso informazioni sulla holding di Favilla, ha posto perplessità di carattere ambientale, preoccupato dello stoccaggio di possibili sostanze inquinanti e ambientali ma teme soprattutto che si possa concedere il monopolio alla multinazionale, abdicando alle scelte sul proprio futuro industriale.Tra le opposizioni presentate c' è anche quella di Manfredonia Nuova, che aveva fatto richiesta di accesso agli atti all' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** per consultare le manifestazioni di interesse. Anche l' associazione presieduta da Italo Magno è convinta che la gestione del porto industriale debba rientrare in una programmazione di più ampio respiro, fondata su un processo di partecipazione e trasparenza che coinvolga l' intero territorio.Il Comitato Manfredonia in Azione si è spinto fino alle visure camerali sulle due società partecipate dalla Holding. La Terminal 107, con sede legale a Foggia, è stata costituita il 12 ottobre 2020, la Geochem, costituita nel 2015, ha invece recentemente trasferito la sede legale da Milano a Foggia.La multinazionale fondata dall' imprenditore milanese Franco Favilla, con sede centrale a Cipro, ha società dislocate in Italia, Svizzera, Francia, Albania, Romania, Serbia e Dubai, che operano in diversi settori, dai servizi finanziari e assicurativi, all' edilizia, immobiliare, energie rinnovabili, petrolio e gas.Il web è anche una miniera di recensioni positive: l' Adnkronos, solo a settembre del 2020, parlava di Franco Favilla come "uno dei massimi esperti di oro a livello mondiale, essendo anche - con la sua società - il terzo produttore di oro nel Sud America". A novembre, dopo un incontro preliminare, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** e l' Agenzia dogane e monopoli ne parlavano come di "un operatore leader mondiale nella lavorazione di bentonite" , peraltro annunciando con entusiasmo che il progetto avrebbe potuto avere ricadute positive, tra le quali il recupero in attività dei nastri trasportatori, quando solo un mese prima era partito un tavolo tecnico per decidere che fine dovessero fare. "È vero che c' è stata una disponibilità alla modifica di parte del progetto" , conferma Agostino De Paolis, presidente del Consorzio per l' Area di Sviluppo Industriale di Foggia, in merito al rigassificatore. "La valutazione però va fatta in maniera completa, bisogna vedere anche se questa esigenza è connaturata all' intervento e quindi all' attività che si va a intraprendere. Se è essenziale o no" . In pratica, bisogna comprendere se per caso poi non venga soltanto rinviata la realizzazione dell' impianto perché, semmai, funzionale al progetto complessivo. "È in corso una procedura amministrativa, particolarmente delicata, perché ne derivano scelte importanti per le sorti del territorio. È una valutazione che facciamo con tutta la tempistica che riteniamo opportuno adottare e tutte le cautele del caso" , chiarisce a sua volta De Paolis. "Nell' ambito di questa procedura, abbiamo chiesto alla Seasif una serie di precisazioni e garanzie, anche attraverso una serie di incontri, formali ed informali, che valuteremo nell' ambito del

procedimento che stiamo istruendo, ai fini di una decisione che sia quanto più possibile limpida, trasparente e serena, che dia tutte le garanzie del caso". L' istruttoria richiede approfondimenti e valutazioni anche di carattere tecnico. Il presidente dell' Asi non si sbilancia in alcun modo, anche



Brindisi Report

Manfredonia

perché ci sono altri concessionari che potrebbero avere interessi divergenti rispetto a quelli dell' attuale proponente e non intende prestarsi a eventuali strumentalizzazioni. Sostanzialmente, chiede di farli lavorare in pace. Le sollecitazioni e i legittimi interessi dei privati, avverte, "non faranno accelerare i tempi necessari per le ponderate scelte che l' Asi deve fare. Non ci facciamo condizionare in alcun modo. Siamo titolari delle valutazioni sul procedimento e faremo tutte le valutazioni che riteniamo opportuno. Noi - conclude De Paolis - vogliamo che prevalga l' interesse pubblico".

Porto di Crotone, botta e risposta tra operatori e Autorità portuale Gioia Tauro

Agostinelli, commissario Autorità Portuale di Gioia Tauro agli operatori portuali di Crotone: "L'Autorità portuale opera con attenzione nell'interesse esclusivo del territorio e non di altri". L'ente è oggetto - "di attacchi mediatici e interpellanze parlamentari espressioni di interessi privatistici discosti da quelli della collettività"

GIOIA TAURO - Un botta e risposta tra l'associazione Operatori Portuali e Marittimi di Crotone e il commissario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli. Nelle ultime ore gli operatori crotonesi avevano lanciato un grido di allarme lamentando "il rinvio legato dell'affidamento dell'incarico per la redazione della variante al Piano Regolatore Portuale PRP del Porto di Crotone" - "nonostante la presentazione ed approvazione del Masterplan del 2019 e il via libera da parte del Ministero" - Il commissario Agostinelli non tarda nella risposta sottolineando che "L'Autorità portuale opera con attenzione nell'interesse esclusivo del territorio e non di altri". Sono ormai trascorsi circa 15 anni dall'ingresso del Porto di Crotone nell'ambito dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, mai diventata Autorità portuale della Calabria, e 5 anni dalla riforma nazionale delle autorità di sistema portuale, che caso unico in Italia ancora non ha trovato attuazione proprio a Gioia Tauro, ad oggi incredibilmente ancora commissariata e che continua a mantenere l'anacronistica denominazione A.P. di Gioia Tauro".

Continuano gli operatori del porto di Crotone: "Negli ultimi anni, grazie al forte impulso della Camera di Commercio di Crotone, che si è fatta portavoce delle numerose aziende operanti nel porto, con la costituzione della Consulta Marittima, pareva essersi avviato un nuovo periodo di concertazione bottom-up e pianificazione strategica per la crescita del Porto di Crotone, culminato proprio nella redazione congiunta e condivisa del Masterplan portuale, base stessa per la tanto attesa variante al PRP. Tale redazione, cofinanziata dalla CCIAA e dalla stessa Autorità Portuale di Gioia Tauro, deriva da oltre 9 anni di riunioni, conferenze, pareri, studi e approfondite analisi ingegneristiche". "In una recente riunione" conclude la nota - "l'Autorità portuale di Gioia Tauro, nella persona del suo commissario straordinario, ha espresso la volontà di far ripartire l'iter progettuale per poi procedere dopo 70 giorni a una nuova presentazione di proposte."

LA RISPOSTA DELL'AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO La risposta agli operatori portuali di Crotone non ha tardato a venire - "L'Autorità Portuale di Gioia Tauro" - ha precisato l'ente in una nota - "non può essere portatrice di interessi di parte. Il Commissario straordinario Andrea Agostinelli chiarisce, a chiare lettere, la posizione dell'Ente da lui guidato che è oggetto, ultimamente e non a caso, di attacchi mediatici e interpellanze parlamentari espressioni di interessi privatistici discosti da quelli della collettività. E' bene chiarire continua Agostinelli che, in ossequio a quanto stabilito dalla legge, l'Autorità portuale è tenuta a definire e a perseguire strategie mirate esclusivamente allo sviluppo dei porti di propria competenza. Spiace dover constatare che, nel perseguire tali determinazioni, si registri un continuo attacco da parte di una non ben identificata parte di operatori portuali di Crotone, rappresentati dalla Camera di Commercio di Crotone, avente ad oggetto in primis la variante al piano regolatore portuale. L'Autorità portuale, contrariamente a quanto sostenuto dall'Ente Camerale che, si rammenta, è un soggetto rappresentativo di interessi di parte, sin dal 2012 ha avviato le procedure per la realizzazione del nuovo piano regolatore portuale. La riforma nazionale della portualità, risalente al 2016, mai concretamente attuata in Calabria nonostante i miei ripetuti solleciti, - aggiunge Agostinelli - ha purtroppo interrotto questo iter. Di certo l'Amministrazione non è rimasta inattiva, anzi, in collaborazione con l'Ente Camerale (che dimostra scarsa memoria in questa ed in altre occasioni) ha cofinanziato la stesura di un Master Plan che ha individuato gli obiettivi programmatici da trasfondere nel prossimo



Corriere Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

PRP. Proprio lo scorso 5 marzo, nel corso di una riunione dedicata alla presenza dell'Amministrazione comunale, dell'Autorità marittima e della Camera di Commercio, l'Autorità ha presentato una variante localizzata all'attuale PRP, unica soluzione consentita a legislazione vigente, che tiene conto e valorizza gli obiettivi del Master Plan. Non si comprende continua Agostinelli - perché, assurdamente, oggi questa variante divenga oggetto di preconcetta contestazione, nel silenzio assordante di una parte della politica che se da un lato - ha esercitato importati pressioni per la realizzazione della variante e per la determinazione di assetti gestionali all'interno del porto, a fronte di queste rivendicazioni, resta in parte incomprensibilmente silente ed in parte sottoscrive interpellanze parlamentari critiche verso l'operato dell'Autorità Portuale, ancor più incomprensibili perché provenienti da chi, pur invitato, mai ha partecipato alle riunioni operative. Si assiste così ad uno stillicidio di attacchi a mezzo stampa che, nel maldestro tentativo di ostacolare la legittima e lineare attività amministrativa dell'Ente, minano l'azione di ripristino della legalità all'interno del porto. Non lo permetteremo! Se ancora non dovesse essere chiaro ribadisce il Commissario straordinario mi preme ulteriormente chiarire che l'Autorità portuale opera con attenzione nell'interesse esclusivo del territorio e non di altri. A testimonianza di questo percorso basti pensare alla prossima inaugurazione del terminal crocieristico, simbolo del cambiamento di rotta rispetto ad uno sfruttamento del porto che nel passato ha prodotto soltanto inquinamento e scempio paesaggistico ambientale. E ancora, basti pensare alla prossima demolizione di un manufatto che presenta elementi di amianto, procedura questa particolarmente complessa attuata nel rispetto di tutte le disposizioni normative per lo smaltimento di tutte le parti cancerogene. Ed ancora allo smantellamento della gru che insiste nello scalo da oltre 40 anni (nel silenzio di tutti!) ma che, solo negli ultimi anni, ha visto avviare le procedure di legge per il relativo smantellamento. Per ultimo, nel termine di cinquanta giorni dalla riunione dello scorso 5 marzo presenteremo a tutto il cluster portuale ed ai cittadini crotonesi la bozza definitiva di variante localizzata allo strumento urbanistico portuale. Conclude infine il commissario: La questione dei tempi di commissariamento dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro esulano, com'è ovvio, dalle competenze di chi oggi gestisce l'Ente ed è lasciata alle valutazioni dei competenti organi istituzionali. E' pertanto fuor di luogo ogni considerazione, demagogica e strumentale, portata avanti sull'argomento al solo fine di corroborare argomentazioni che sono e restano egoisticamente staccate dalle esigenze del territorio.

L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha attivato il servizio di Pago PA.

GAM EDITORI

27 marzo 2021 - In adesione alla normativa vigente, disciplinata dal Decreto Legge 76/2020, l' Ente guidato dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli** ha attivato, nel rispetto della tempistica, il servizio telematico obbligatorio per le Pubbliche amministrazioni che impone, dal 1 marzo del 2021, l' implementazione delle modalità di pagamento digitali. Attraverso l' adozione di questa direttiva, si risponde alla necessità di digitalizzazione della Pubblica amministrazione che, nel prevedere percorsi più agili a sostegno dell' efficacia e dell' efficienza dei servizi pubblici, mette in atto anche percorsi di tutela della trasparenza. Per pagamenti dei canoni di concessione demaniale, i pagamenti dei corrispettivi per le autorizzazioni di impresa **portuale** e gli importi dovuti per l' iscrizione al registro di cui all' 68 del Codice della Navigazione non si potrà più utilizzare metodi diversi dal pagamento in formato digitale. L' obiettivo è quello di andare incontro alle esigenze dell' utenza, in un' ottica di trasparenza e semplificazione della Pubblica Amministrazione.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Stretta sui controlli a Olbia Il buco è l' autocertificazione

Il filtro allo sbarco dei traghetti sembra funzionare sul fronte sanitario Ma le forze dell' ordine possono poco contro la "fantasia" dei passeggeri

DI SERENA LULLIA

OLBIA La macchina dei controlli anti-Covid all' Isola Bianca funziona, ma per metà. Forestali, **Autorità portuale**, polizia, guardia di finanza e Protezione civile insieme creano un filtro sanitario a maglie strette agli sbarchi. A ogni passeggero, in auto o a piedi, viene rilevata la temperatura, chiesto il certificato del tampone negativo e la registrazione sul portale Sardegna sicura. Nel caso in cui non abbiano fatto il test prima di imbarcarsi vengono indirizzati nell' hub della Stazione marittima per farlo gratis.

Tubi rotti e iodio. Più complesso per le forze dell' ordine verificare i motivi di necessità indicati nelle autocertificazioni. Tra tubi rotti nelle seconde case, occasioni di lavoro irrinunciabili e bisogno di iodio, sono diversi i turisti che entrano in Sardegna. Motivazioni dall' arrogante fantasia che solo una eventuale accurata verifica, successiva allo sbarco, potrà punire con una sanzione.

Certo la sentenza del tribunale di Milano che nei giorni scorsi non ha giudicato reato dichiarare il falso nelle autocertificazioni, non aiuta il lavoro dei forestali, costretti a vedersi sfilare davanti diversi furbetti. Italiani, tedeschi, svizzeri. Le auto ripiene di bagagli da lunga permanenza che nulla hanno a che fare con salute o lavoro. Il buco dell' ordinanza regionale non può essere rammendato nemmeno dalle forze dell' ordine, mandate in guerra con armi spuntate. «I controlli derivano dall' ordinanza del presidente della Regione e riguardano principalmente la certificazione sanitaria - conferma Alberto Fozzi, dipartimento Protezione civile regionale -. Ovvero controllare che i passeggeri che arrivano abbiano eseguito già un tampone prima di mettersi in viaggio o abbiano concluso il ciclo vaccinale. Qualora non abbiano fatto il tampone possono farlo gratuitamente in stazione marittima. Lo scopo principale è evitare che dall' esterno arrivino persone portatrici del virus e sensibilizzare i passeggeri affinché prima di muoversi abbiano una certificazione sanitaria».

Positivi. La conferma che il filtro funziona è nei numeri. Nella mattina di ieri oltre 350 persone delle 800 sbarcate hanno fatto l' antigenico al porto. 15 sono risultate positive. Sono in isolamento domiciliare e verranno sottoposte a molecolare da Ats.

Sinergie. Dalle prime ore del mattino all' Isola Bianca il dispiegamento di forze in campo è massiccio. Ognuno ha il suo compito e la sinergia è fondamentale per domare 800 persone che si riversano dalle navi quasi in contemporanea, oltre 300 auto e 120 camion. L' **Autorità portuale** schiera 15 guardie giurate: agli sbarchi hanno il compito di rilevare la temperatura e garantire la sicurezza. Un' altra decina di addetti fa in modo che auto e mezzi seguano le file in modo fluido. Operazioni che avvengono sotto il coordinamento del responsabile della Security **Autorità portuale** Luca Rebutti.

Controlli. Una volta che i portelloni delle navi si aprono macchine e tir vengono ordinati su tre o più file. Principalmente i forestali, a cui nel corso delle ore si aggiungono poliziotti e finanzieri, verificano i documenti. Chi non ha fatto il tampone ha l' obbligo di inserire le quattro frecce e viene guidato verso l' area di sosta dovrà lasciare l' auto per



andare a fare il tampone. Davanti all' hub la fila cresce, ma una volta compilata la registrazione con tessera sanitaria, i medici sono schegge. Ultimata la tortura nasale i passeggeri devono aspettare 15 minuti il risultato.

Non c'è una sala di attesa riservata e in molti se ne vanno a zozzo o al bar. In caso di positività vengono contattati telefonicamente. Le autocertificazioni restano invece la vera incognita dei controlli



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

portuali.

La Nuova Sardegna

Cagliari

Logistica e trasporto merci in sciopero

Domani e martedì

Domani e martedì autisti, corrieri, magazzinieri, impiegati collegati direttamente o indirettamente alla logistica ed al trasporto delle merci incroceranno le braccia per la mobilitazione proclamata dalle segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti, dopo la rottura della trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di settore, scaduto da un anno e mezzo. «Saranno due giorni di passione per l'intero comparto» dice il segretario generale della Filt Sardegna, Arnaldo Boeddu (foto), che spiega: «Le motivazioni dello sciopero sono tante e scaturiscono da inaccettabili richieste dei datori di lavoro. Le associazioni datoriali che rappresentano la quasi totalità delle grandi medie e piccole imprese vorrebbero precarizzare il mercato del lavoro, abolire gli scatti di anzianità, ridurre il numero delle giornate di ferie e dei permessi, abolire il pagamento delle festività. Inoltre, forse addirittura la questione più importante, vorrebbero derubricare la clausola sociale, strumento indispensabile per garantire continuità lavorativa e di reddito». Il leader sindacale della Filt Cgil lo ritiene «un affronto ai diritti e un vero attacco alla dignità di tutti i lavoratori del comparto merci e logistica», ricordando «che all'inizio della emergenza sanitaria, sono stati questi lavoratori e questo comparto a garantire l'approvvigionamento dei beni di prima necessità in un momento difficilissimo per l'intero paese. Insomma in pochi mesi questi lavoratori sono passati da eroi a persone da spremere e sfruttare. Questo è semplicemente inaudito». Per questi motivi lo sciopero sarà articolato su due giorni e per quanto riguarda la Sardegna, domani ci saranno due sit in presso il **porto di Cagliari** (nelle vicinanze della sede di Confindustria) e nel **porto di Porto Torres** (a fianco alla caserma dei vigili del fuoco). «Saranno presidi pacifici e rispettosi delle norme anti-Covid - dice Boeddu - ma la determinazione dei lavoratori si farà sentire».

Analoghe manifestazioni sono previste in tutte le regioni d'Italia.



Porti: abbattuta altra parte del silos in scalo Cagliari

Sei depositi del silos del porto andati giù con due cariche di esplosivo in sequenza. È la terza puntata della demolizione della struttura nata negli anni Settanta per lo stoccaggio del grano nello scalo marittimo di Cagliari. Per l'abbattimento completo della struttura ora occorrerà aspettare dopo Pasqua: forse la parte ancora in piedi sarà rasa al suolo in un' unica giornata. C'è stato qualche contrattempo: il conto alla rovescia sarebbe dovuto scattare intorno alle 14. Ma la demolizione è stata rimandata e, per trovare il varco giusto compatibile con i voli aerei di Elmas, è stato necessario aspettare le 17. Sulle banchine molti curiosi e appassionati di fotografia per cogliere le immagini di un momento importante della storia di Cagliari. Ora i lavori procederanno con la rimozione delle macerie in vista dell' ultima puntata. Per il futuro le "cubature" potrebbero essere rimesse in gioco per un' area servizi a disposizione del porto e della città. C'è già un accordo di programma tra **Authority** e Comune.



Piastra logistica e area di Larderia sono le opere più strategiche

Sebastiano Caspanellomessina Alcuni progetti risalgono agli inizi del secolo in corso. Hanno attraversato un paio di amministrazioni comunali (e i commissari che si sono succeduti in mezzo) per confluire, oggi, nell' unico grande calderone del Masterplan. Ultima spiaggia? Occasione da non perdere? Di sicuro di tempo se n' è perso abbastanza, se si pensa, ad esempio, che il progetto sulla nuova area produttiva di Larderia risale ai Prusst del 2000 o se di piastra logistica di Tremestieri, infrastruttura chiave per il nuovo porto a Sud, si parla dai tempi dei primi vagiti del Piano regolatore e della maxi-visione del Piano strategico "Messina 2020" targato Gianfranco Scoglio. Qualcosa, però, nel tempo è cambiato. Prendiamo proprio la piattaforma logistico-distributiva, che dovrà sorgere tra il porto di Tremestieri e l' area a valle di San Filippo. È l' intervento economicamente più rilevante tra quelli inseriti nell' elenco del Patto per Messina, oltre 73 milioni di euro, ma il finanziamento previsto per il Comune è di appena 1,5 milioni. Questo perché il progetto è inserito anche nel Piano operativo triennale dell' **Autorità** di sistema portuale, che dunque si accollerà la quasi totalità dell' onere. Si parla di un' area che ha una sua storia, pensiamo alla ex Sanderson, ma che dovrà diventare snodo strategico per la distribuzione, anche alimentare, di ciò che arriva al porto - lo spieghiamo in termini semplici - o dall' autostrada ed è destinato alla città. Altro progetto chiave è quello da 9,8 milioni per la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e l' acquisizione delle aree per insediamenti produttivi a Larderia. Un progetto programmato 21 anni fa e che ha mosso i primi passi 17 anni fa, ma che è centrale per più motivi: creare spazi necessari alle imprese locali e soprattutto facilitare la delocalizzazione degli insediamenti oggi presenti nella nuova via Don Blasco. Di tutt' altra natura, ma non meno agognato, il progetto per il restauro, la rifunzionalizzazione e la valorizzazione turistico-culturale di Forte Gonzaga. Un sogno che l' attuale assessore alla Cultura, Enzo Caruso, rincorre da anni. Sono 4,6 i milioni di euro previsti, l' iter si è sbloccato proprio il mese scorso e il futuro di uno dei monumenti militari più belli della Sicilia consiste in: polo di eventi culturali, artistici, artigianali, centro polivalente per mostre e concerti, spazi attrezzati a verde, percorsi pedonali, punti di ristoro e bookshop.

Davvero un sogno. Il sogno di Forte Gonzaga restituito alla città: un centro culturale e per il tempo libero.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Marina noè di assoporto

«L' Italia dovrebbe puntare su Augusta come porto Hub»

Augusta. «Se l' Italia volesse giocare un ruolo geopolitico nel Mediterraneo punterebbe su **Augusta** come **porto** hub e nei porti del sud d' Italia». Lo dichiara Marina Noè, presidente di Assoporto alla luce della dichiarata sinergia dei sindaci di **Augusta** e Gioia Tauro plaudendo all' iniziativa del sindaco Di Mare di unire le forze per sollecitare l' impiego al massimo dei fondi del Recovery fund e non solo. «Non è nuovo l' interesse che l' America prima e la Cina poi - ricorda Noè - hanno manifestato per il nostro **porto**, per la sua posizione baricentrica tra il canale di Suez e Gibilterra. Abbiamo dovuto assistere ad un completo disinteresse della politica italiana nel Mediterraneo, non molti decenni fa l' Italia era leader per l' Europa nei rapporti con i paesi a sud d' Europa, ruolo di fatto ceduto alla Francia e alla Germania che, sempre più, stanno presenziando nei paesi di questo mare». Con entusiasmo Assoporto saluta, quindi, l' idea di unire le forze delle idee degli uomini e delle donne del sud, con la convinzione che non si possa retrocedere dalla posizione acquisita di rappresentare l' opportunità di sviluppo per l' intero Paese. «Non ci sarà sviluppo duraturo- aggiunge - se non inizieremo a ragionare per macro aree. La cabina di regia che sarebbe dovuta nascere per le politiche portuali in Italia avrebbe dovuto avere proprio questo ruolo e, di fatto, la riorganizzazione dei porti, non è ancora compiuta, manca questo tassello, forse il più importante. **Augusta** rappresenta l' ultimo avamposto italiano per il corridoio trans-europeo, ma allo stesso modo il primo **porto** di collegamento con il resto del mondo. Proprio queste sue caratteristiche, probabilmente, l' hanno costretta a giocare un ruolo marginale, perché diversamente avrebbe potuto offuscare le potenzialità di altri porti ovvero avrebbe potuto svolgere un ruolo preponderante nell' alleanza atlantica. Proponiamo di attivare oltre ai fondi del Recovery fund, anche i progetti europei, che non sono mai stati attivati dalla Sicilia, come ebbe a dire il commissario europeo della rete Ten-T in visita ad **Augusta**». A. S.



Sinergia tra i porti di Augusta e Gioia Tauro, Assoporto Noè: bene l' iniziativa del sindaco Di Mare

Augusta, 27 marzo 2021 - Assoporto **Augusta** con la sua presidente Marina Noè plaude al sindaco Giuseppe Di Mare per l' iniziativa intrapresa insieme al primo cittadino di Gioia Tauro di avviare una sinergia tra i due porti. Se l' Italia volesse giocare un ruolo geopolitico nel Mediterraneo punterebbe su **Augusta** come **porto** hub e nei porti del sud d' Italia. Non è nuovo l' interesse che l' America prima e la Cina poi hanno manifestato per il **porto** di **Augusta**, per la sua posizione baricentrica tra il canale di Suez e Gibilterra. Abbiamo dovuto assistere ad un completo disinteresse della politica italiana nel Mediterraneo, non molti decenni fa l' Italia era leader per l' Europa nei rapporti con i paesi a sud d' Europa, ruolo di fatto ceduto alla Francia e alla Germania che, sempre più, stanno presenziando nei paesi di questo mare. Salutiamo, quindi, con entusiasmo l' idea di unire le forze delle idee degli uomini e delle donne del sud, sempre più convinti che non si possa retrocedere dalla posizione acquisita di rappresentare l' opportunità di sviluppo per l' intero paese. Una nazione che voglia continuare a sedere ai tavoli delle potenze del mondo non può non vedere come sia necessario, e alla stesso tempo difficile, promuovere iniziative tendenti a rafforzare la complicità tra i diversi soggetti che popolano la vasta area del sud.

Augusta rappresenta l' ultimo avamposto italiano per il corridoio trans-europeo, ma allo stesso modo il primo **porto** di collegamento con il resto del mondo. Proprio queste sue caratteristiche, probabilmente, l' hanno costretta a giocare un ruolo marginale, perché diversamente avrebbe potuto offuscare le potenzialità di altri porti ovvero avrebbe potuto svolgere un ruolo preponderante nell' alleanza atlantica. Il rinnovato interesse di Francia e Germania potrebbe rappresentare una svolta se a livello europeo si decidesse d' investire in infrastrutture come il ponte sullo Stretto, nelle reti ferroviarie e nelle autostrade del mare, riaffermando la potenza del Meridione. Non ci sarà sviluppo duraturo in questo paese se non inizieremo a ragionare per macro aree. La cabina di regia che sarebbe dovuta nascere per le politiche portuali in Italia avrebbe dovuto avere proprio questo ruolo e, di fatto, la riorganizzazione dei porti, non è ancora compiuta, manca questo tassello, forse il più importante. Dovremo smettere di farci la guerra tra poveri e cominciare a ragionare come sistema paese prima e come sistema europeo dopo. Apprezziamo pertanto lo sforzo fatto, convinti che questa sia la giusta direzione e proponiamo di attivare oltre ai fondi del Recovery fund, anche i progetti europei, che non sono mai stati attivati dalla Sicilia, come ebbe a dire il commissario europeo della rete TEN-T in visita ad **Augusta**.

The screenshot shows the Sea Reporter website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Home', 'Porti', 'Attualità', 'Società', 'Ambiente', 'Economie', 'Sicilia', 'Tirreno', 'Cala', 'Mare & Costa', and 'L'Informatore Marittimo'. The main headline reads 'Sinergia tra i porti di Augusta e Gioia Tauro, Assoporto Noè: bene l' iniziativa del sindaco Di Mare'. Below the headline is a photo of Marina Noè, president of Assoporto Augusta, sitting at a desk. To the right, there's a sidebar with 'Articoli del mese' and a calendar for 'marzo 2021'. At the bottom, there's a small table with data for the month of March 2021.

Articoli del mese	marzo 2021
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31

La visita e gli incontri istituzionali e politici in provincia

Il viceministro Bellanova: «Ora dobbiamo fare sistema»

Le infrastrutture del territorio trapanese e i progetti futuri per il rilancio dell' economia e per dare risposte ai cittadini

Monti, attuale presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, che ben ha lavorato. A gran voce è stata chiesta una conferma. «Ho fatto un incontro importante con il presidente Monti e abbiamo visto una eccellenza. Questi lavori hanno bisogno di continuità e noi dobbiamo dare al Mezzogiorno le migliori energie che abbiamo per ripartire e dare fiducia alle nuove generazioni». Insomma, semaforo verde con Gaspare Panfalone, vicepresidente della Asamar Sicilia, che dovrà ora inviare un documento ufficiale su questi progetti. «Unione degli operatori marittimi e concretezza» questo il pensiero dell' im to le esigenze dei piccoli aeroporti.

Nello specifico è stata chiesta l' eliminazione dell' addizionale comunale sui diritti di imbarco agli aeroporti al di sotto del milione di passeggeri, della luxury tax, una sburocrazizzazione degli enti e una maggiore intesa con l' ente di regolazione. «Se vogliamo far ripartire in tempi rapidi il turismo, dopo i danni causati dal Covid 19 e dalla pandemia mondiale - ha detto il presidente Salvatore Ombra - e vogliamo alimentare un volano importante dell' economia, come i trasporti e soprattutto gli aeroporti regionali, queste sono le condizioni minime essenziali per poter far decollare il trasporto aereo. Per questo chiediamo al governo di intervenire tempestivamente».

Sull' aeroporto Bellanova ha sottolineato come «bisogna farsi carico delle realtà che producono maggiore redditività e lavorare perché riprenda l' importante flusso turistico in questa regione— come in al.



AdSP del Mare di Sicilia Occidentale: presentazione del progetto 'Interfaccia' - La ristrutturazione delle vie di accesso al porto core di Palermo e le sue interazioni con l' ambiente urbano'

Redazione

AdSP del Mare di Sicilia **Occidentale**: presentazione del progetto 'Interfaccia' - La ristrutturazione delle vie di accesso al porto core di Palermo e le sue interazioni con l' ambiente urbano' Scritto da Redazione Cultura , Eventi , Italia , Nautica , News , Porti , Trasporti sabato, Marzo 27th, 2021 il webinar in programma il prossimo lunedì 29 marzo 2021 alle ore 10 L' intervento modificherà totalmente la fruizione dell' area portuale con nuovi ingressi su via Crispi, verde, percorsi separati, terrazze, passerelle. In parte finanziato con fondi CEF (Connecting Europe Facility), il progetto sarà presentato agli organismi europei con gli interventi di: Pat Cox Coordinatore europeo del Corridoio Scan-Med on. Giuseppe Ferrandino Gruppo Alleanza progressista di Socialisti e Democratici al Parlamento europeo Raffaella Paita Presidente della IX Commissione (Trasporti, Poste E Telecomunicazioni) Giuseppe Catalano Coordinatore Struttura Tecnica di Missione del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili) Roberto Zucchetti Economista senior e founder di Pts Clas spa Juste Zvirblyte Responsabile Progetti della Commissione europea (INEA, Innovation and Networks Executive Agency) Luca Lupi Segretario generale Med Ports Association Parteciperà al dibattito Nello Musumeci, presidente della Regione siciliana Interverranno l' architetto Emanuela Valle, progettista Valle 3.0 e l' ingegnere Salvatore Acquista, direttore tecnico dell' **AdSP** del Mare di Sicilia **occidentale** Il link per partecipare <https://tecnomeeting.it.zoom.us/j/86839985690>



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo: al via riqualificazione del molo trapezoidale

Redazione

L' autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale (AdSP) ha affidato i lavori di riqualificazione del molo trapezoidale al Porto di Palermo a un raggruppamento temporaneo di imprese: Conscoop di Forlì e Operes Srl di Santa Venerina, in provincia di Catania. Il valore della gara di appalto è di quasi 24 milioni e mezzo. Nel processo di riqualificazione del fronte a mare portuale-urbano, l' area subirà significative modifiche che miglioreranno l' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico. Ma servirà anche a liberare le aree del Castello a Mare, dove saranno effettuati lavori di ripavimentazione e disvelamento. Inoltre, saranno generati spazi per l' ozio urbano e per il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, nove edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. L' area di intervento è di 26 mila metri quadrati. Il laghetto urbano, invece, occuperà 8mila metri quadrati. © Riproduzione Riservata.



Monti: disincagliamo la nave Italia

"L' Italia una piattaforma nel Mediterraneo? A parole". Lo ha dichiarato su linkedin il presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, a commento della situazione di impasse nella quale si è venuta a trovare il Canale di Suez dopo che, martedì scorso, la portacontainer Ever Given si è andata ad incagliare di traverso lungo la via di navigazione, ostruendo il passaggio. "La Ever Giver - afferma Monti - costa 9.6 miliardi al giorno. Non è un calcolo difficile se si pensa che nel Canale transita circa il 30% dei container in giro per il mondo (quasi 19 mila navi l' anno scorso) e circa il 12% del commercio mondiale, soprattutto petrolio (in media 1,74 milioni di barili al giorno l' anno scorso) e grano". Per il numero 1 del **porto di Palermo** sono numeri importanti "che dovrebbero farci capire quanto centrale sia divenuto il Mediterraneo e quanto, di conseguenza, l' Italia sia centrale negli scambi est-ovest delle merci a livello mondiale". "Mi piacerebbe vivere in un Paese che ritiene normale affrontare il tema dei dazi doganali nel Canale di Suez, che considera opportuno ragionare con chi sviluppa la politica del Canale. Non pensiamo che sia una questione lontana mentre ben altri problemi ci consumano: al contrario, è determinante per il Mediterraneo e, soprattutto, è importante per il futuro del nostro Mezzogiorno", ha concluso Monti.

di Redazione Port News

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

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo 'PORT NEWS' and the tagline 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. Below the navigation bar, there is a search bar and a list of categories including Ambiente, Autorità Portuali, Cantieristica navale, Coronavirus, Crociere, and others. The main content area features a large image of a man wearing a face mask, with the headline 'L'intervento di Pasqualino Monti' and the sub-headline 'Monti: disincagliamo la nave Italia'. The article text is partially visible, discussing the impact of the Ever Given incident on the Suez Canal and the Mediterranean region.

IL Sicilia

Trapani

Trapani, operatori portuali a Bellanova: "Serve dragaggio ed escavazione dei fondali"

Redazione

Dragaggio ed escavazione dei fondali, realizzazione del molo a T e collegamento con il molo Sanità, adeguamento della banchina Garibaldi per l'approdo delle navi da crociera. Sono le richieste avanzate dagli operatori portuali di Trapani alla Viceministra alle Infrastrutture e Trasporti Teresa Bellanova nel corso di un incontro che si è tenuto stamani. La vice ministra ha assicurato il suo impegno perché "funzioni la filiera istituzionale nell'interesse del territorio" ed ha inoltre auspicato che, nello spirito del recovery fund vengano messi in campo "solo progetti utili e cantierabili. Non possiamo passare i prossimi 4 anni a pensare cosa fare e poi non avere tempo di realizzare le opere". Gli operatori del porto di Trapani hanno inoltre espresso il loro apprezzamento per il Presidente della Autorità Portuale di sistema della Sicilia Occidentale, **Pasqualino Monti**, perché ha ben operato invitando la vice ministra a scoraggiarne il trasferimento ad altra autorità portuale. © Riproduzione Riservata.

Dal 21 Dicembre, a Palermo la tua spesa è online.

PRIMA PAGINA | LAVORI | PARCHI | ARCHEOLOGIA | LINGUA | SEGRETI | SPETTACOLI | ARTE | CUCINA | MODA | SALUTE

Home | Trapani & Modica

LE RICHIESTE

Trapani, operatori portuali a Bellanova: "Serve dragaggio ed escavazione dei fondali"

di Redazione

27 Marzo 2021

Dragaggio ed escavazione dei fondali, realizzazione del molo a T e collegamento con il molo Sanità, adeguamento della banchina Garibaldi per l'approdo delle navi da crociera. Sono le richieste avanzate dagli operatori portuali di Trapani alla Viceministra alle Infrastrutture e Trasporti Teresa Bellanova nel corso di un incontro che si è tenuto stamani.

La vice ministra ha assicurato il suo impegno perché "funzioni la filiera istituzionale nell'interesse del territorio" ed ha inoltre auspicato che, nello spirito del recovery fund vengano messi in campo "solo progetti utili e cantierabili. Non possiamo passare i prossimi 4 anni a pensare cosa fare e poi non avere tempo di realizzare le opere".

Gli operatori del porto di Trapani hanno inoltre espresso il loro apprezzamento per il Presidente della Autorità Portuale di sistema della Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, perché ha ben operato invitando la vice ministra a scoraggiarne il trasferimento ad altra autorità portuale.

Bar Sicilia, Minerva (Legai): "Natteremo radici in Sicilia e metteremo a mare" | VIDEO di Redazione

LA BUONA SALUTE

IL REPORTAGE

Nell' imbuto di Suez

Ai piedi del gigante incagliato la lotta per liberare il Canale

DAL NOSTRO INVIATO PIETRO DEL RE

LSUEZ e riconosci a malapena, al largo del porto, le oltre cento navi da carico e superpetroliere bloccate nel mar Rosso, così gigantesche che nella luce del primo mattino sembrano altrettanti isolotti. Aspettano pazientemente che navi molto più piccole liberino dalle sabbie un altro colosso d' acciaio, la Ever Given, una porta-container lunga come la Torre Eiffel e larga come un' autostrada a sei corsie, rimasta incagliata a pochi chilometri da lì. È accaduto martedì scorso, in un punto in cui il Canale di Suez si restringe come un imbuto, secondo quando riferito dalla sua compagnia di navigazione per colpa di una tempesta di vento che ha flagellato la regione.

Con l' occhio incollato a Google Maps, appena arrivati nel grande porto egiziano, con la mia guida ci dirigiamo verso la 23th July Street, che partendo da Suez corre lungo tutto il Canale fino al Mediterraneo.

L' obiettivo è di raggiungere la nave che ha bloccato il mondo, finora invisibile ai media, e che secondo l' app sul cellulare è adesso a un tiro di schioppo. Troviamo però l' ingresso della strada che deve portarci verso il corridoio artificiale che collega l' Europa all' Asia chiuso da cavalli di Frisia, sovrastato da torrette d' avvistamento e preceduto da cartelli che recitano "Stop!" o "Military zone". Gli egiziani sanno come comportarsi quando vogliono nascondere qualcosa.

Decidiamo quindi di risalire verso Nord, parallelamente al Canale, lungo l' intrico di stradine di campagna che parte dalla malconcia periferia di Suez. Finalmente, dopo avere percorso per mezz' ora sentieri con buche profonde come tombe, in lontananza vediamo stagliarsi la massa coloratissima dell' Ever Given. Ricorda una grossa balena spiaggiata, ed è immensa anche rispetto agli edifici più massicci di quest' hinterland nilotico. Ma siamo ancora troppo distanti dalla Ever Given per capire quello che le sta accadendo attorno, e cioè per seguire gli sforzi dei potenti rimorchiatori che cercano di disincagliarla e quelli delle gru che scavano sotto la sua poppa e la sua prua incastrate nella sabbia.

Risaliamo in macchina. Dopo altri venti minuti di malmessi tratturi arriviamo in un punto davvero vicino alla porta-container. Oltre alla sua sproporzionata imponenza, nella poverissima campagna in cui s' è arenata, dove il mezzo di trasporto più comune è il carretto trainato da un somaro, dove i ragazzini vanno in giro scalzi e dove le case non hanno né elettricità né acqua corrente, la nave appare soprattutto molto incongrua. I contadini che di questa stagione raccolgono canne e giunchi per fabbricarne stuoie e spargano letame sui loro poveri orticelli si curano appena di quel bastimento carico di ogni bendio, dove i container possono racchiudere decine di migliaia di pezzi di ricambio per potenti auto ibride, di smartphone di ultima generazione o di sofisticate apparecchiature biomediche.

Per loro, la Ever Given è uno dei tanti giganti del mare che vedono navigare in queste acque verdastre a ogni ora del giorno e della notte.

«Ma rispetto alle altre navi, questa ha avuto la sfortuna di trovarsi qui all' inizio della settimana, quando tirava un vento infernale», ci dirà nel pomeriggio Hamed, proprietario di un forno dove panifica deliziose focacce. «I suoi proprietari



dovrebbero prendersela con il generale Al-Sisi. Infatti, sarebbe bastato allargare il nuovo Canale per evitare l'incidente, invece di vantarsi, come fece nel 2015, appena ultimato quest'ultimo tratto, del fatto che "gli egiziani facevano un regalo al mondo". Il generale s'è invece comportato come un tirchio, nonostante i tanti miliardi di dollari che ogni anno gli entrano in tasca grazie al Canale».

Quando finalmente scendo dalla macchina, tiro fuori dalla tasca il mio iPhone e comincio a girare la



La Repubblica

Focus

prima clip per un breve video da pubblicare online che speravo di inviare nel primo pomeriggio alla redazione del giornale. Ma dopo soli nove secondi si materializzano dal nulla dieci poliziotti i quali, dopo avermi chiesto un' autorizzazione per filmare la nave che ovviamente non avevo, mi sequestrano passaporto e cellulare. Gli agenti sono così sorpresi di vedermi lì che stentano a credermi quando mi presento come giornalista. Dopo venti minuti riesco a recuperare il cellulare ma dovranno passare quattro ore prima che mi sia riconsegnato il passaporto: il tempo necessario per accertare la mia vera identità, sicuramente ridotto dal risolutivo intervento della nostra ambasciata al Cairo che un collega premuroso aveva gentilmente allertato del mio fermo.

In quelle ore, mentre i poliziotti continuavano a offrirmi da bere tè, caffè e Pepsi-Cola, ho sempre avuto sotto gli occhi l' accidentata Ever Given, con il suo stuolo di piccole imbarcazioni che le girava intorno. Anche un paio di elicotteri si sono dati il cambio per osservarla dall' alto. Io ero lì, a poche decine di metri, sul ciglio di un vicinale, seduto sulla sedia che mi era stata assegnata in attesa dei chiarimenti necessari. Ero lì ma non potevo girare nessuna clip.

È stato il profumo delle focacce appena sfornate a farmi chiedere il permesso di incamminarmi fino alla baracca da dove proveniva quel meraviglioso aroma. Ho così conosciuto il fornaio Hamed, convinto che l' arenarsi della Erver Given e con lei di buona parte del commercio marittimo mondiale sia la logica conseguenza di un progressivo gigantismo navale. «Ho trascorso in questo luogo gli ultimi vent' anni della mia vita, durante i quali le dimensioni delle navi sono per lo meno triplicate », dice Hamed. «Col tempo si è scavato sempre di più il fondo del Canale per far transitare imbarcazioni sempre più grosse. Poi, però, basta una tempesta di vento per scatenare un disastro».

Andando via lancio un' ultima occhiata alla nave che secondo le notizie di giornata sta per essere liberata. Dal vivo, rispetto alle foto e ai filmati mostrati in questi giorni, stupisce l' esigua larghezza del Canale.

Ma anche l' altezza che raggiungono i container incastrati uno sull' altro, come pezzi di un ciclopico Lego.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Mattioli (Confitarma), 'Italia deve 'tifare' per Suez ampliato ed efficiente'

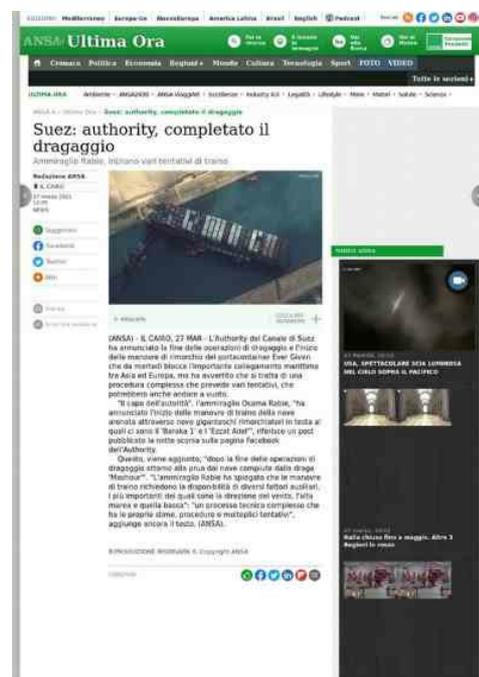
Davanti alla prospettiva di una ridefinizione delle rotte mondiali "l'Italia deve 'tifare' per il canale di Suez, perché venga raddoppiato interamente, così da evitare blocchi come quello attuale: è necessario che venga sviluppato e diventi sempre più efficiente. Per noi è cruciale, visto che il nostro 'sistema paese' è già poco competitivo in termini logistici". Lo sottolinea all'Adnkronos Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, ricordando come l'incidente occorso nel Canale egiziano al portacontainer Ever Given "ci ha ricordato quanto sia fondamentale il trasporto marittimo per l'economia mondiale, visto che sulle navi passa il 90% delle merci scambiate a livello globale". In anni recenti, ricorda, "il Canale è stato oggetto di un importante ampliamento che ora in alcuni tratti permette la navigazione contemporanea in direzione nord-sud e sud-nord, con una doppia corsia: peccato che l'incidente occorso alla Ever Given sia avvenuto proprio in un tratto a corsia unica". Ma se "in Nord Europa, visto il cambiamento climatico, si sta valutando anche una rotta artica che potrebbe addirittura far risparmiare tempo, per l'Italia - spiega Mattioli - il canale di Suez è cruciale, nella direttrice dei traffici con l'Estremo Oriente e dei trasporti petroliferi sarebbe impensabile pensare ad alternative". "Se per saltare Suez i portacontainer dovessero entrare da Gibilterra, approdare in Italia e poi uscire dal Mediterraneo per dirigersi al Nord Europa, potremmo perdere anche il poco che abbiamo", osserva. Già oggi "sebbene l'Italia sia una piattaforma nel Mediterraneo vicina a Suez, che ne dovrebbe fare la porta d'accesso per le merci dirette in Europa, succede invece che persino gli ordini in Estremo Oriente fatti dalle nostre società italiane vengano recapitati dal nord, dopo essere state scaricate a Rotterdam, Amburgo o Anversa. E questo nonostante ci siano almeno 6 giorni di navigazione in più". Uno scenario che evidenzia "un gap logistico che per i soli acquisti italiani che passano attraverso i porti del Nord Europa 'vale' fra 70 e 90 miliardi l'anno". In questo contesto, anche alla luce dell'incidente di Suez, è evidente per Mattioli che "dobbiamo migliorare moltissimo la logistica portuale e di sistema paese, cercando di attrarre quanto oggi perdiamo: dobbiamo diventare una piattaforma logistica di merci per l'Europa". "Il problema - ammette - è che non abbiamo programmato vere e proprie economie di scala in termini di logistica: le merci che passano attraverso tutti i nostri numerosi porti valgono appena dieci mesi di traffico a Rotterdam, che ha un'unica autorità portuale, con un'efficienza mostruosa. Un grande porto ha un costo unitario minore, è più efficiente anche in termini di puntualità, e questo è fondamentale per le società che hanno magazzini sempre più ridotti per abbattere le spese". "Invece da noi dopo tanti anni siamo appena riusciti a scendere da 25 a 15 Autorità di sistema portuale. Così negli anni abbiamo perso tanto terreno, e la burocrazia non ci aiuta: qualsiasi operazione - lamenta il presidente di Confitarma - ha bisogno di un numero infinito di autorizzazioni e tempi che non sono coerenti con le necessità del sistema".



Suez: authority, completato il dragaggio

Ammiraglio Rabie, iniziano vari tentativi di traino

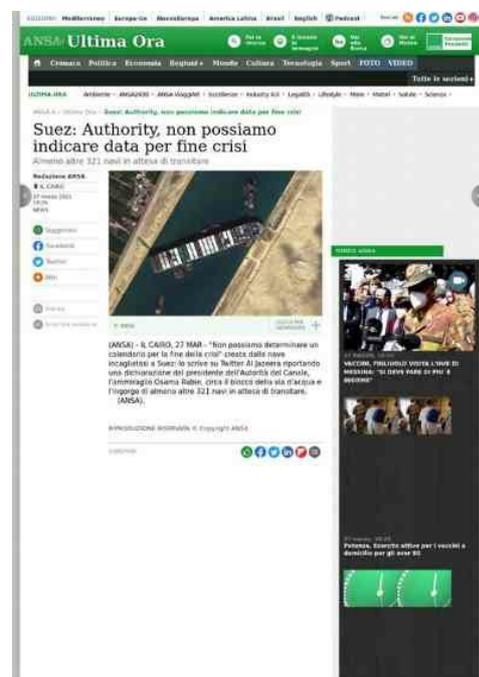
(ANSA) - IL CAIRO, 27 MAR - L' Authority del Canale di Suez ha annunciato la fine delle operazioni di dragaggio e l' inizio delle manovre di rimorchio del portacontainer Ever Given che da martedì blocca l' importante collegamento marittimo tra Asia ed Europa, ma ha avvertito che si tratta di una procedura complessa che prevede vari tentativi, che potrebbero anche andare a vuoto. "Il capo dell' autorità", l' ammiraglio Osama Rabie, "ha annunciato l' inizio delle manovre di traino della nave arenata attraverso nove giganteschi rimorchiatori in testa ai quali ci sono il 'Baraka 1' e l' 'Ezzat Adel'", riferisce un post pubblicato la notte scorsa sulla pagina Facebook dell' Authority. Questo, viene aggiunto, "dopo la fine delle operazioni di dragaggio attorno alla prua dal nave compiute dalla draga 'Mashour'". "L' ammiraglio Rabie ha spiegato che le manovre di traino richiedono la disponibilità di diversi fattori ausiliari, i più importanti dei quali sono la direzione del vento, l' alta marea e quella bassa": "un processo tecnico complesso che ha le proprie stime, procedure e molteplici tentativi", aggiunge ancora il testo. (ANSA).



Suez: Authority, non possiamo indicare data per fine crisi

Almeno altre 321 navi in attesa di transitare

(ANSA) - IL CAIRO, 27 MAR - "Non possiamo determinare un calendario per la fine della crisi" creata dalla nave incagliatasi a Suez: lo scrive su Twitter Al Jazeera riportando una dichiarazione del presidente dell' Autorità del Canale, l' ammiraglio Osama Rabie, circa il blocco della via d' acqua e l' ingorgo di almeno altre 321 navi in attesa di transitare. (ANSA).



Informazioni Marittime

Focus

I danni economici del canale di Suez

Il mercato del petrolio è attendista, in vista del picco di alta marea di lunedì. Intanto dalla settimana prossima inizieranno a fioccare i blank sailings. Per l'Italia il problema è l'export asiatico: Cosco ed Msc non accettano più booking

di Paolo Bosso Una balena spiaggiata, come l'ha definita efficacemente Peter Berdowski, amministratore delegato di Royal Boskalis Westmister, incaricato dall'armatore taiwanese Evergreen di spostare Ever Given, la portacontainer lunga 400 metri incagliatasi martedì scorso di prima mattina nel canale di Suez. Un bestione leggermente più alto dell'Empire State Building (messo longitudinalmente, andrebbe ben oltre la larghezza di piazza San Pietro) che trasporta a pieno carico 20 mila TEU (twenty-foot equivalent unit, cioè ha a bordo 20 mila container da 20 piedi, o 10 mila da quaranta, forty-foot equivalent unit -FEU) ed è arenato di traverso, probabilmente per via di una raffica di vento, in un canale largo 200 metri, toccando entrambe le sponde e bloccando soltanto martedì il passaggio di più di cento mercantili e rallentando, ogni giorno che passa, il flusso marittimo commerciale che dall'Asia passa nel Mediterraneo e va in Nord Europa. Via mare viene trasportato tra l'80 e il 90 per cento di quello che acquistiamo. Come evidenzia una ricerca del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo, nel 2020 sono transitate nel canale di Suez oltre un miliardo di tonnellate di merci, pari a 18,829 transiti navali, di cui un quinto di queste per la prima volta, incentivati dai forti sconti sul pedaggio introdotti dal governo di Egitto con l'inizio della pandemia. Il 2019 è stato uno degli anni migliori della sua storia per i ricavi, pari a 5,8 miliardi di dollari, mentre nell'anno del Covid gli introiti sono stati solo 200 mila dollari inferiori. Per l'Italia il canale di Suez è fondamentale per l'interscambio marittimo con l'Asia, che nel 2020 è valso 82,8 miliardi di euro, il 40 per cento del commercio marittimo complessivo del Paese. La logistica del trasporto si è profondamente trasformata negli ultimi decenni. Si è passati dalla logica del magazzino a quella della pronta consegna. In altre parole le fabbriche non accumulano più la merce in attesa di venderla ma producono quello che il mercato richiede. In una situazione del genere, quindi, la filiera del trasporto si ritrova molto più esposta che in passato. «Senza più il magazzino, la supply chain dovrà muoversi in modo perfetto per assolvere gli obblighi verso i clienti. Sette di navigazione in più per circumnavigare l'Africa, quindi, possono essere molto penalizzanti», spiega Andrea Scarpa, vicepresidente Fedespediti, la federazione degli spedizionieri italiani. «La funzione dello spedizioniere attualmente - continua - è tenere aggiornati i clienti. Non abbiamo la possibilità di intervenire. La situazione è talmente grave che c'è poco da fare. Subiamo quello che subiscono tutti. Per l'Italia il problema saranno le esportazioni. Cosco ed Msc [due delle principali compagnie marittime del mondo] hanno bloccato l'accettazione di booking verso il Far East. Non sapendo quando si riaprirà il canale, non possono accettare container che rischiano di restare fermi in porto per settimane, il cui costo di sosta è a carico dell'armatore». Sono decine le navi alla fonda (ancorate) nel Mar Rosso, in attesa che il canale si liberi. Quelle che devono ancora partire dall'Asia possono ancora decidere di cambiare rotta, entrando nel Mediterraneo attraverso Gibilterra dopo aver passato il Capo di Buona Speranza. Nel frattempo, sono iniziate a partire anche le navi ferme nel Mar Rosso. Nel canale gestito dal governo dell'Egitto transita su per giù il 10 per cento del traffico marittimo mondiale, un terzo delle portacontainer e circa un quinto del traffico marittimo complessivo destinato al Mediterraneo, quindi anche in Italia. Il traffico delle petroliere di grandi dimensioni è



relativamente colpito perché le very large crude carrier (VLCC) non possono passare di lì, sono troppo grandi. Ad essere maggiormente colpito è il traffico delle navi più piccole, si fa per dire, ovvero portacontainer



Informazioni Marittime

Focus

(che trasportano oggetti di consumo), rinfusiere (cibo) e cisterniere (liquidi, per esempio il gas naturale liquefatto). Kitack Lim, segretario generale del legislatore ONU del mare, l' International Maritime Organization, ha sottolineato «l' instancabile lavoro delle autorità egiziane, dei soccorritori, dei rimorchiatori e delle draghe di questi giorni. Sono consapevole delle implicazioni della chiusura temporanea del canale e chiedo pazienza alle parti interessate lungo la catena di approvvigionamento mentre tutti lavorano per garantire che la nave, il suo equipaggio, il suo carico e l' ambiente rimangano protetti». Quantificare rigorosamente le perdite non è possibile, perché dipende da quanto tempo durerà il tappo di Ever Given , noleggiata da Evergreen all' armatore giapponese Shoei Kisen Kaisha, e di quale operatore commerciale si parli: l' armatore, lo spedizioniere, l' agente marittimo, l' azienda logistica terrestre, fino all' impresa di autotrasporto che gestisce i camion che approvvigionano negozi e supermercati delle città. L' elenco di questi soggetti può essere visto come una linea temporale, per cui al momento i primi danni li stanno pagando le economie di scala dei mercantili, quindi il trasporto marittimo e i prodotti energetici. Qualche calcolo, però, si può fare, come stanno facendo in questi giorni le riviste economiche più importanti. In linea generale, c' è chi ci guadagna e chi ci perde. Per esempio, i costi di noleggio degli slot a bordo tendono ad aumentare, e questo incrementa i profitti degli armatori. I noli sono però pagati dagli spedizionieri, che quindi vedono rincararsi i costi di spedizione, e più tempo passa e più questi costi prima o poi si ripercuoteranno sui consumatori. Al momento, il mercato del petrolio ne sta risentendo relativamente, considerando che le petroliere più grandi circumnavigano da sempre l' Africa. Dopo una leggera risalita martedì - siamo un periodo storico di prezzo costantemente al minimo - il prezzo del barile di petrolio è sceso di circa il 4 per cento e in questi giorni si mantiene poco sopra i 60 dollari. Il settore immediatamente più colpito, prevedono gli esperti, è quello del trasporto dei container, seguito dai prodotti energetici. In linea generale, bisogna immaginare l' interscambio commerciale una specie di bilancia che se pende troppo da un lato (il flusso marittimo da Suez) la si può almeno in parte controbilanciare dall' altro (i gasdotti continentali del nordeuropa, la circumnavigazione dell' Africa per una settimana circa di viaggio in più). Bloomberg riferisce che da quando Ever Given si è messa di traverso il costo di un viaggio dalla Cina all' Europa di un container da quaranta piedi (1 FEU) è quadruplicato rispetto a un anno fa, salendo a circa 8 mila dollari. Gli spedizionieri stanno iniziando a subire le prime consegne slittate di giorni e i noli rincarati, oltre a disservizi e consegne a metà. Quello che temono di più sono i blank sailing, la cancellazione degli arrivi dei mercantili nei porti, che vengono così rimandati alla toccata successiva, in genere settimanale. Più Ever Given resterà lì, più aumenteranno i blank sailing, più aumenteranno i ritardi delle consegne. «Al momento le spedizioni dall' Asia all' Europa non hanno subito blank sailing», afferma Scarpa. I guadagni degli armatori delle VLCC sono saliti a 1,371 dollari al giorno. Le petroliere Suezmax, invece, quelle che nel canale possono passare trasportando mediamente un milione di barili di petrolio per viaggio, stanno guadagnando circa 17 mila dollari al giorno, il massimo da giugno 2020. Dall' altro lato Caterpillar, il principale produttore di macchinari degli Stati Uniti, sta subendo grossi ritardi nelle consegne e sta prendendo in considerazione, come altri operatori, il trasporto aereo, che però se è molto più veloce ha dall' altro lato costi più alti e minor economia di scala, ovvero meno spazio a bordo. «Al momento non ho sentito di navi intenzionate a passare per Gibilterra. Quello che ci aspettiamo - spiega Scarpa - è un ulteriore aumento dei noli, dopo che negli ultimi cinque mesi sono saliti alle stelle, fino a 10 mila dollari per un container da venti piedi». Nel 2020, gli armatori, a fronte di una generale contrazione dei traffici hanno visto volare i loro profitti, aumentati fino a cinque volte rispetto al 2019. La compagnia marittima israeliana Zim, che trasporta container, ha chiuso l' anno scorso il miglior bilancio in 75 anni di storia. La ragione è nel coordinamento chirurgico delle alleanze armatoriali avviate e ben strutturate negli ultimi anni, che le hanno permesso di coordinarsi sostanzialmente come un' unica compagnia, ai limiti del cartello, stabilendo la disponibilità degli slot di bordo e facendo così volare i costi di noleggio. «Fino a un pochi mesi fa c' era un po' di competizione in questo

mondo, ora è completamente azzerata. Noi spedizionieri, al contrario, siamo talmente tanti che non possiamo fare la stessa cosa», afferma Scarpa. Nel periodo di noli bassi si è scesi a 250 dollari per TEU, e davano la colpa a noi, ma noi li avremmo pagati comunque. Anche con noli alti lo spedizioniere può marginalizzare.



Informazioni Marittime

Focus

Passare da 1,500 a 10 mila. La media adesso è intorno ai 7 mila per un quaranta piedi. Passando ai prodotti energetici (la voce più importante per il mercato dei consumi in Europa) la sospensione del traffico del canale di Suez sta comportando un rialzo sulle esportazioni di olio combustibile dall' Europa all' Asia, quello trasportato dalle navi più piccole. In questo canale transita circa il 7 per cento del traffico petrolifero mondiale. Sri Paravaikkarasu, responsabile di Fact Global Energy di Singapore per l' Asia-Pacifico e il Medio Oriente, riferisce alla Reuters che «circa il 20 per cento della nafta asiatica è fornita dal Mediterraneo e dal Mar Nero attraverso il canale di Suez». Un broker di Breamar ACM Shipbroking ha detto che «le tariffe Aframax e Suezmax nel Mediterraneo hanno reagito per prime, poiché il mercato sta iniziando a stabilire il prezzo sulla base di un minor numero di navi disponibili nella regione». La buona notizia è che l' aumento della domanda energetica nel bacino atlantico europeo a seguito del blocco del Suez potrà essere compensata incrementando l' utilizzo di petroliere più piccole, calmierando così le tariffe del greggio e del gas naturale liquefatto, anche se quest' ultimo si trova in un periodo di bassa stagione e non può essere incrementato più di tanto. Intanto, riferisce Refinitiv, il costo di una spedizione di greggio raffinato (benzina o diesel) dal porto russo di Tuaspe, sul Mar Nero, alla Francia meridionale è passato da 1,49 dollari al barile del 22 marzo a 2,58 dollari del 25 marzo, in crescita del 73 per cento. Non bisogna dimenticare che il passaggio per il Capo di Buona Speranza, pur essendo più costoso, costituisce un' alternativa valida che gli armatori mettono in pratica ogni volta che il prezzo del carburante sale: si viaggia in slow streaming, a bassa velocità, e si risparmia mediamente 450 mila dollari di pedaggio per il canale di Suez. Se l' alternativa è circumnavigare l' Africa si dovrà fare i conti con una media di 800 mila tonnellate di bunker consumato in più, 6 mila miglia di navigazione aggiuntive (9,650 chilometri) e un aggravio sui soli costi del carburante intorno ai 300 mila dollari per una petroliera di grandi dimensioni che viaggia dal Medio Oriente all' Europa. Il carburante è il costo maggiore per un armatore, fino al 60 per cento del totale di un viaggio. Lo scenario si farà più pesante se si supereranno le due settimane di blocco. Al momento il mercato del petrolio è attendista visto che col picco dell' alta marea previsto per lunedì Ever Given potrebbe tornare a galleggiare e andarsene da lì. Secondo i calcoli degli esperti, con un po' di fortuna potrebbe ricevere una spinta di galleggiamento fino a cinque metri, ma non è certo che siano sufficienti. «Più la nave è bloccata in profondità più è difficile perdere peso, più tempo ci vorrà per liberarla», ha detto Berdowski. Se l' alta marea non basterà, bisognerà prima svuotarla dell' acqua di zavorra, poi del gasolio e infine dei container utilizzando gli elicotteri, visto che dove Ever Given si è bloccata non ci sono banchine né gru ma solo il deserto, senza dimenticare che alleggerendo il carico così tanto la stabilità della nave potrebbe venire compromessa. Rystad Energy ha calcolato che nel caso in cui il blocco raggiunga le due settimane sono previsti circa un milione di tonnellate di gas mancanti verso l' Europa, cifra che raddoppierebbe in caso di un mese di blocco.

Merlo (Federlogistica) lancia l' allarme dopo il blocco di Suez

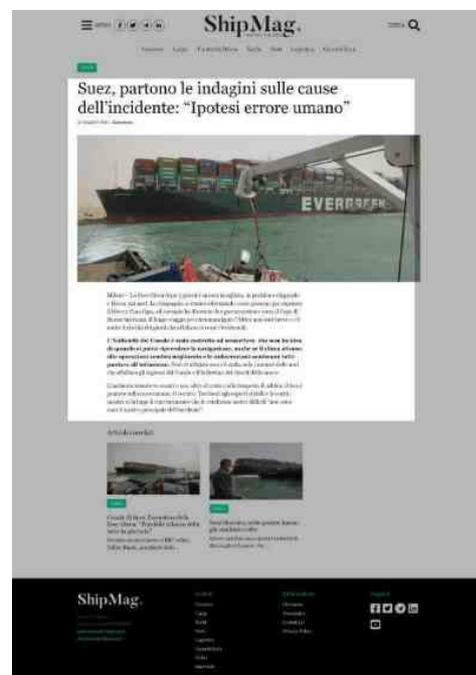
GAM EDITORI

27 marzo 2021 - La vicenda della Ever Given, la nave portacontainer che si è incagliata e sta bloccando il Canale di Suez fa scattare due allarmi che anche un Paese come l' Italia che cronicamente sottovaluta il mare in quanto fattore primario anche del nostro sistema economico, non può permettersi di non ascoltare: da un lato, l' importanza strategica del trasporto marittimo e della Blue Economy nel suo complesso; dall' altro - come sottolinea il Presidente di Federlogistica, Luigi Merlo - l' estrema fragilità e vulnerabilità del sistema dei trasporti marittimi e in particolare di infrastrutture strategiche come il Canale di Suez, ma anche i grandi porti (quelli italiani in primis) di fronte ai rischi posti in essere dai cambiamenti climatici e da eventi meteo che ormai non possono più essere qualificati come straordinari. "Se è vero che la causa che ha spinto una delle più grandi navi del mondo a ruotare su se stessa e a incagliarsi nelle sponde sabbiose del canale, sarebbe stata una tempesta di sabbia e quindi il forte vento - afferma Merlo - è urgente porsi interrogativi anche relativi alla fragilità dei porti italiani, oggi del tutto impreparati e non attrezzati ad affrontare episodi che saranno generati da condizioni meteo sempre più estreme". Federlogistica in stretta collaborazione con Enea sta combattendo da tempo una battaglia solitaria su questo tema, dimostrando con studi e proposte l' esistenza di una vera emergenza. "Sappiamo di poter contare nei ministri Cingolani e Giovannini - prosegue il Presidente di Federlogistica - su interlocutori attenti e competenti per poter predisporre adeguati action plans, ma occorre un impegno consapevole di tutto il Governo anche per affrontare brusche mutazioni nei possibili scenari geopolitici, facilmente ipotizzando che quanto accaduto nel Canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la Rotta Artica". "Una scelta molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale - conclude Merlo - ma altrettanto pericolosa perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall' altro favorirebbe ulteriormente le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull' interscambio mondiale via mare".



Suez, partono le indagini sulle cause dell'incidente: Ipotesi errore umano

Milano La Ever Given dopo 5 giorni è ancora incagliata, in posizione diagonale e blocca 321 navi. Le compagnie si stanno attrezzando come possono per superare il blocco: Cma Cgm, ad esempio ha dirottato due portacontainer verso il Capo di Buona Speranza. Il lungo viaggio per circumnavigare l'Africa non sarà breve e c'è anche il rischio dei pirati che affollano le coste Occidentali. L'Authority del Canale è stata costretta ad ammettere che non ha idea di quando si potrà riprendere la navigazione, anche se il clima attorno alle operazioni sembra migliorato e le indiscrezioni sembrano tutte puntare all'ottimismo. Però di ufficiale non c'è nulla, solo i numeri delle navi che affollano gli ingressi del Canale e il bollettino dei ritardi della merce. L'inchiesta intanto va avanti e ora, oltre al vento e alla tempesta di sabbia, il faro è puntato sull'errore umano. O tecnico. Toccherà agli esperti stabilire la verità, mentre si fa largo il convincimento che le condizioni meteo difficili non sono state il motivo principale dell'incidente.



Informazioni Marittime

Focus

Vaccini, Platten (Ics): "Cinque agenzie Onu favorevoli a dare priorità ai marittimi"

Ribadito il ruolo chiave che gli equipaggi svolgono nel mantenere in movimento il commercio globale

Cinque agenzie Onu favorevoli a dare priorità ai marittimi per i vaccini Covid-19. Lo annuncia con soddisfazione l'Ics (International Chamber of Shipping) che rilancia, con Confitarma, il comunicato stampa Imo (International Maritime Organization) da cui è anche possibile scaricare il testo della dichiarazione congiunta firmata da: Fang Liu, segretario generale dell'organizzazione internazionale per l'aviazione civile (Icao); Guy Ryder, direttore generale dell'organizzazione internazionale del lavoro (Ilo); Kitack Lim, segretario generale dell'organizzazione marittima internazionale (Imo); Tedros Adhanom Ghebreyesus, direttore generale dell'organizzazione mondiale della sanità (Oms); e Antonio Vitorino, direttore generale dell'organizzazione Internazionale per le Migrazioni (Iom). Gli organismi delle Nazioni Unite hanno ribadito il ruolo chiave che i marittimi svolgono nel mantenere in movimento il commercio globale durante la pandemia. Hanno riconosciuto le centinaia di migliaia di marittimi che rimangono colpiti dalla "crisi del cambio di equipaggio", il che significa che non sono in grado di salire a bordo o sbarcare dalle navi. Gli Stati membri sono stati fortemente incoraggiati a intraprendere azioni urgenti per affrontare questo problema e a collaborare con le loro autorità sanitarie, di immigrazione, di controllo delle frontiere e marittime, sia a livello nazionale che locale, per sostenere i marittimi di cui il mondo ha bisogno per una ripresa socioeconomica dalla crisi causata dal Covid-19. Ics sta esortando i governi nazionali a dare ascolto a questo appello e a riconoscere gli "eroi nascosti" della pandemia. I marittimi hanno bisogno di vaccinazioni per consentire loro di continuare a svolgere il loro ruolo cruciale, che richiede loro di attraversare regolarmente i confini internazionali per garantire che le catene di approvvigionamento siano mantenute. Guy Platten, segretario generale dell'Ics, ha commentato: "Ad oggi, l'attuale crisi del cambio dell'equipaggio della navigazione è rimasta in gran parte ancora invisibile al grande pubblico. L'equipaggio sta lavorando duramente in tutto il mondo per mantenere in movimento il commercio globale, con 200.000 marittimi attualmente colpiti da restrizioni eccessivamente rigide che impediscono loro di imbarcare o sbarcare dalle navi. Ics e altre organizzazioni hanno fatto pressioni per ottenere questo riconoscimento per i marittimi e invitiamo i governi di tutto il mondo a dare ascolto alla chiamata delle Nazioni Unite e riconoscere il fatto che i programmi di vaccinazione di successo si baseranno su quegli eroi nascosti che forniscono i vaccini e il DPI al mondo. I marittimi sono una parte vitale della campagna vaccinale e devono essere vaccinati e non dimenticati". "L'incidente del Canale di Suez in corso - ha aggiunto Platten - ha ricordato ai governi e ai mercati quanto sia importante la navigazione globale per le catene di approvvigionamento. I marittimi continuano a lavorare per mantenere il commercio globale, in circostanze eccezionali e l'incidente di Suez non farà che aggravare la già grave crisi del cambio dell'equipaggio. I marittimi non devono essere dimenticati non appena il canale sarà di nuovo aperto e chiediamo ai governi di agire con urgenza in base a queste importanti raccomandazioni". La dichiarazione congiunta degli organismi delle Nazioni Unite ha inoltre riconosciuto la necessità di un sistema globale interoperabile di certificati Covid per consentire ai marittimi di continuare ad attraversare le frontiere quotidianamente.



