



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
venerdì, 07 maggio 2021**



## Prime Pagine

07/05/2021	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 07/05/2021	8
07/05/2021	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 07/05/2021	9
07/05/2021	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 07/05/2021	10
07/05/2021	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 07/05/2021	11
07/05/2021	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 07/05/2021	12
07/05/2021	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 07/05/2021	13
07/05/2021	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 07/05/2021	14
07/05/2021	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 07/05/2021	15
07/05/2021	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 07/05/2021	16
07/05/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 07/05/2021	17
07/05/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 07/05/2021	18
07/05/2021	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 07/05/2021	19
07/05/2021	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 07/05/2021	20
07/05/2021	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 07/05/2021	21
07/05/2021	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 07/05/2021	22
07/05/2021	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 07/05/2021	23
07/05/2021	<b>MF</b> Prima pagina del 07/05/2021	24

## Trieste

07/05/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 24 «L' Ente Porto credeva in Polis La città perse un' occasione»	<i>GIOVANNI TOMASIN</i> 25
06/05/2021	<b>Ship Mag</b> Trieste Marine Terminal, due gru per accogliere le mega-portacontainer / Intervista	27

## Venezia

07/05/2021	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 11 Il Cvn ai creditori: paghiamo un terzo Crociere, il decreto passa senza novità	<i>Alberto Zorzi</i> 28
------------	--	-------------------------

07/05/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 20	ALBERTO VITUCCIA. V.	29
	Agenzia per la laguna nelle sabbie mobili		
07/05/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 35	RAFFAELLA VITTADELLO	30
	Grandi navi, la Lega chiede un nuovo decreto		
07/05/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 35		31
	La crisi fa crollare i traffici del porto		
07/05/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 23		32
	Porto, i prime tre mesi segnano un meno 4,9% «Calo più contenuto»		
06/05/2021	<b>Ansa</b>		33
	Porti: Venezia, inizio 2021 in flessione del 4,9%		
06/05/2021	<b>FerPress</b>		34
	Porto Venezia: tra gennaio-marzo 2021 flessione contenuta dei traffici rispetto a primo trimestre 2020		
06/05/2021	<b>Il Nautilus</b>	Redazione	36
	IL PORTO DI VENEZIA REGISTRA UNA FLESSIONE CONTENUTA DEI TRAFFICI (-4,9%) RISPETTO A QUELLA DEI PRIMI TRE MESI DEL 2020		
06/05/2021	<b>Informare</b>		38
	Nel primo trimestre del 2021 il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -4,9%		
06/05/2021	<b>Informatore Navale</b>		39
	Dati porti di Venezia e Chioggia primo trimestre 2021: il Porto di Venezia registra una flessione contenuta dei traffici (-4,9%) rispetto a quella dei primi tre mesi del 2020		
06/05/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	41
	Flessione di traffici nel porto di Venezia		
06/05/2021	<b>Sea Reporter</b>		43
	Primo trimestre 2021 per i porti di Venezia e Chioggia		
06/05/2021	<b>Ship Mag</b>		45
	Venezia chiude in rosso i primi 3 mesi dell'anno		

## Savona, Vado

07/05/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 26	LUISA BARBERISG. V.	46
	«Pronti a scendere in piazza per salvare il lavoro in Funivie»		
07/05/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 49		47
	Funivie e Bombardier situazione ancora tesa		
06/05/2021	<b>Savona News</b>		48
	Funivie, presidio dei lavoratori e vertice in Prefettura a Savona. I sindacati: "Vogliamo risposte urgenti dal Ministero, famiglie in attesa di un futuro" (FOTO e VIDEO)		
06/05/2021	<b>Savona News</b>		49
	Funivie e filiera delle rinfuse, Pasa (Cgil): "Mai visto un tale menefreghismo da parte dei ministeri"		
06/05/2021	<b>Savona News</b>		50
	Funivie, Olivieri (presidente Provincia): "I Ministeri ci diano un riscontro operativo e indicazioni concrete"		
06/05/2021	<b>Savona News</b>		51
	I porti di Genova e Savona si "aprono" agli States: presentato il programma degli interventi infrastrutturali alle aziende USA		

## Genova, Voltri

07/05/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 15		52
	Il board sul futuro dell' ex carbonile Enel		
07/05/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 17		53
	Genova, torna la nave delle armi		
07/05/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 4		54
	Diga, Sestri, dragaggi e cold ironing Gli Stati Uniti scommettono sul porto		
07/05/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 4		55
	La protesta Terminal Rinfuse sciopero sui moli		

06/05/2021	<b>Informatore Navale</b> PORTS of GENOA - Dal porto di Genova nuova ripartenza crociere	56
06/05/2021	<b>Askaneews</b> Crollo torre piloti, domani Genova ricorda le 9 vittime	57
06/05/2021	<b>PrimoCanale.it</b> Torre Piloti, doppia commemorazione per le vittime a 8 anni dal crollo	58

## La Spezia

07/05/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 23 Segretario generale, Di Sarcina scatta verso la conferma	L. IV. 59
07/05/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 51 «Conferma per Di Sarcina»	60
07/05/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 4 Authority, intesa bipartisan sui segretari generali Vicino il bis di Sanguineri	61
06/05/2021	<b>BizJournal Liguria</b> Adsp del Mar Ligure Orientale, Sommariva propone Di Sarcina come segretario generale	62
06/05/2021	<b>Citta della Spezia</b> <i>Redazione</i> Autorità portuale, Sommariva proporrà la conferma di Di Sarcina	63
06/05/2021	<b>Corriere Marittimo</b> Porti Mar Ligure Orientale - Sommariva propone segretario generale l'uscente Di Sarcina	64
06/05/2021	<b>FerPress</b> AdSP Mar Ligure Orientale: proposta di nomina del Segretario Generale dell' AdSP da parte del presidente Sommariva	65
06/05/2021	<b>Informare</b> Sommariva proporrà la conferma di Di Sarcina a segretario generale dell' AdSP del Mar Ligure Orientale	66
06/05/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i> Spezia: Di Sarcina verso la conferma	67
06/05/2021	<b>Ship Mag</b> La Spezia, Sommariva conferma Di Sarcina come segretario generale dell'AdSP	68
07/05/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 35 Crociere, oggi la ripresa degli scali Un benvenuto con i getti d' acqua	69
07/05/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 43 L' Arpal a caccia di rumori I rilievi nei pressi del porto	70
06/05/2021	<b>Citta della Spezia</b> <i>Redazione</i> "Contro la Pontremolese chi difende marginali rendite di posizione"	71
06/05/2021	<b>Informare</b> Gli spedizionieri della Spezia ribadiscono l' assoluta necessità del raddoppio della Pontremolese	72
06/05/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i> Chi ha paura della Pontremolese?	73

## Ravenna

07/05/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 45 All' inaugurazione del Moro ci sarà anche Paul Cayard	74
------------	--	----

## Marina di Carrara

07/05/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 15 Ferrovia spinge il traffico lapideo	75
------------	--	----

07/05/2021	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 18	76
<hr/>		
07/05/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 34	77
<hr/>		
06/05/2021	<b>FerPress</b>	79
<hr/>		
06/05/2021	<b>Informare</b>	80
<hr/>		
06/05/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	81
<hr/>		
06/05/2021	<b>Ship Mag</b>	82
<hr/>		
06/05/2021	<b>Shipping Italy</b>	83
<hr/>		
07/05/2021	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 18	84
<hr/>		

## Livorno

06/05/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	85
<hr/>		

## Piombino, Isola d' Elba

07/05/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 50	86
<hr/>		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/05/2021	<b>Italpress</b>	87
<hr/>		
06/05/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	88
<hr/>		
06/05/2021	<b>Shipping Italy</b>	89
<hr/>		

## Brindisi

07/05/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 8	90
<hr/>		
07/05/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 8	92
<hr/>		
07/05/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 9	93
<hr/>		

## Taranto

07/05/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 14	95
<hr/>		

06/05/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	96
<hr/>			
06/05/2021	<b>Travelnostop</b>		97
MSC Seaside arriva a Taranto, cerimonia del 'maiden call' con Autorità e Istituzioni			
<hr/>			

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

07/05/2021	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 27		98
<hr/>			
07/05/2021	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 20		99
<hr/>			
06/05/2021	<b>Approdo Calabria</b>	redazione	100
<hr/>			
06/05/2021	<b>FerPress</b>		101
<hr/>			
06/05/2021	<b>Informare</b>		102
<hr/>			
06/05/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		103
<hr/>			
06/05/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	104
<hr/>			
06/05/2021	<b>Reggio Tv</b>	Redazione ReggioTV	105
<hr/>			
06/05/2021	<b>Ship Mag</b>		106
<hr/>			
06/05/2021	<b>Shipping Italy</b>		107
<hr/>			
06/05/2021	<b>Stretto Web</b>		108
<hr/>			

## Cagliari

07/05/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 11	Ro. Mu.	109
<hr/>			

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

07/05/2021	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 21		110
<hr/>			
07/05/2021	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 23		111
<hr/>			

## Augusta

07/05/2021	<b>La Sicilia (ed. Siracusa)</b> Pagina 22		113
<hr/>			
07/05/2021	<b>La Sicilia (ed. Siracusa)</b> Pagina 22		114
<hr/>			

## Focus

07/05/2021	<b>MF</b> Pagina 20	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	115
<hr/>			
06/05/2021	<b>Ship Mag</b>		116
L'Italia e la pericolosa decisione di vietare lo sbarco ai crocieristi / Editoriale			
<hr/>			
06/05/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	117
Assarmatori: bene tavolo su mare e porti			
<hr/>			
06/05/2021	<b>Informatore Navale</b>		118
Forum ASSOCOSTIERI e ASSARMATORI: Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo			
<hr/>			
06/05/2021	<b>Informare</b>		119
Forum di Assocostieri e Assarmatori sul ruolo dei combustibili alternativi nello shipping			
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



**L'intervista**  
**Lukaku: sognavo l'Inter da bambino**  
di **Dallera, De Carolis** alle pagine 44 e 45



**Riccardo Muti**  
**«l'Wiener, l'orchestra della mia vita»**  
di **Valerio Cappelli** a pagina 41



**L'emergenza** Da lunedì al via la nuova fascia d'età. Sale il tasso di positività, in calo le terapie intensive

## Vaccini, l'ora degli over 50

Dopo Biden, anche l'Europa valuta lo stop ai brevetti. Ma c'è la frenata di Merkel

### IL DUELLO NASCOSTO

di **Massimo Gaggi**

**L**a scorsa estate il ministero della Giustizia Usa ha avviato un'inchiesta criminale contro emissari cinesi accusati di cercare di trafugare i segreti dei vaccini americani per il Covid-19: un tentativo interpretato come parte del piano di Pechino mirante a raggiungere entro pochi anni il primato tecnologico planetario non solo nel campo dell'intelligenza artificiale e del digitale, ma anche in quello delle biotecnologie.

Togliere la protezione dei brevetti sui vaccini, poi, non porterà a soluzioni rapide per la tragedia della pandemia. Non basta avere una formula: anche i Paesi con un'industria farmaceutica avanzata avranno bisogno di molti mesi per produrre vaccini Rna, mentre la deroga alle norme mondiali sui brevetti annunciata da Joe Biden dovrà essere approvata all'unanimità dai 164 Paesi del Wto, l'Organizzazione mondiale del commercio, la cui prossima riunione plenaria è prevista per il 30 novembre.

Sono solo due delle questioni, oltre al rischio di un disincentivo per le industrie farmaceutiche a sviluppare vaccini in futuro, aperte dalla decisione di Washington. Una decisione che, però, è giusta e probabilmente inevitabile sulla base di altre e ben più importanti considerazioni di tipo umanitario, ma anche giuridico ed economico.

continua a pagina 30

Da lunedì via in tutta Italia alle vaccinazioni per i cinquantenni. La disposizione è arrivata dal commissario straordinario, il generale Figliuolo. Sale il tasso di positività, ma sono in calo ricoveri e terapie intensive. Dopo Biden, anche l'Europa valuta lo stop dei brevetti. Frena Merkel.

da pagina 2 a pagina 7

### IL REBUS DELLA PRODUZIONE

## Mancano enzimi e tecnologie

di **Danilo Taino**

a pagina 3



### GIANNELLI

500.000 AL GIORNO - NUOVO PIANO VACCINI

### RIAPERTURE DAL 15 MAGGIO

## Piscine e palestre Ecco le regole

di **Carlotta De Leo**

**L** 15 maggio si potrà tornare a nuotare in piscina, ma solo in quelle all'aperto. Distanza anche in vasca e divieto di soffiarsi il naso in acqua. Dal primo giugno riapriranno anche le palestre. Si dovrà arrivare già in tutta. Per i gestori imposto l'obbligo di conservare per due settimane l'elenco degli accessi.

a pagina 6

## Le tensioni Navi militari nella Manica e minacce tra i due Paesi



La ministra francese del Mare Annick Girardin, 56 anni, ha minacciato di tagliare la corrente agli abitanti dell'isola di Jersey

## La ministra francese che sfida Londra sul mare

di **Luigi Ippolito** e **Stefano Montefiori**

**T**ensione tra Regno Unito e Francia. Una disputa legata all'accordo sulla pesca da rivedere dopo la Brexit. Le autorità dell'isola di Jersey, nella Manica, hanno impedito l'accesso ai pescherecci francesi. Londra invia navi militari. Parigi risponde.

alle pagine 8 e 9

## M5S «Ci sono tutele civili e penali»



Giuseppe Conte mentre parla con CasaLeggio e Grillo

## Ultimatum di Conte a CasaLeggio: devi darci gli iscritti

di **Emanuele Buzzi**

**O**re di apprensione tra i vertici del Movimento Cinque Stelle. Ed è corsa contro il tempo per dribblare il comitato direttivo. In campo è sceso l'ex premier Giuseppe Conte: «CasaLeggio è obbligato a consegnare i dati degli iscritti. Su questo c'è poco da scherzare, questi vincoli di legge sono assistiti da solide tutele civili e penali». Scontro aperto, dunque. L'altro giorno il presidente della piattaforma Rousseau aveva postato un manifesto contro l'attuale leadership del Movimento.

alle pagine 12 e 13

### NUOVA TRAGEDIA A BERGAMO

## Maurizio, due figli Morto sul lavoro

di **Maddalena Berbenni** e **Pietro Tosca**

**A**ncora un morto sul lavoro. A perdere la vita un operaio bergamasco, Maurizio Gritti, 47 anni domani, schiacciato da una lastra di cemento che si è staccata dalla gru del cantiere. Il muratore lascia moglie e due figli. La rabbia dei sindacati: «Sciopero e subito un tavolo sulla sicurezza».



a pagina 19

### SPARI SU DUE IMBARCAZIONI

## Libia, ferito un italiano

di **Lorenzo Cremonesi**

a pagina 10

**WALTER VELTRONI**  
Breve storia di una lunga stagione politica  
**IL CASO MORO E LA PRIMA REPUBBLICA**  
in libreria e in edicola SOLFERINO

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

**U**no si immagina le risate amare dell'ammiraglio Nelson e di Napoleone nel sapere che, due secoli dopo Trafalgar, le navi militari inglesi e francesi sono tornate a guardarsi in cagnesco, stavolta non più per contendersi il mondo, ma il diritto di pesca intorno a un'isoletta. Allora l'Europa era il centro di tutto e Francia-Inghilterra una sorta di finalissima con la Russia nei panni del terzo incomodo. Adesso la finalissima è America-Cina, la Russia resta il terzo incomodo, mentre l'Europa è un continente decentrato e invecchiato che conta qualcosa soltanto se unito. Da quando la parte più spaventata dell'elettorato britannico ha deciso di uscirne, gli effetti si riverberano persino sulla piccola Jersey, isola inglese, ma vicina alla Normandia. I francesi, che si

## A pesci in faccia

sono visti ridurre le licenze di pesca, minacciano di vendicarsi togliendo l'energia elettrica agli abitanti. E questo ha provocato l'esibizione di muscoli da parte di Johnson e Macron, pallidi epigoni dei giganti del passato.

«La Storia si ripete sempre due volte, la prima come tragedia e la seconda come farsa», scrisse Marx mettendo a confronto il colpo di Stato del generale Bonaparte con quello del nipote. Nella settimana a lui dedicata, l'ultima parola è giusto lasciarla proprio a chi per primo intuì che per restare forte l'Europa avrebbe dovuto unirsi, sia pure sotto il suo pugno. Napoleone avvertiva che «dal sublime al ridicolo c'è soltanto un passo». Ho il sospetto che a Jersey quel passo sia stato compiuto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**GLOBAL BANKING FORUM 2021**  
Banca e finanza tra sfide tecnologiche e opportunità di mercato  
martedì 11 maggio 2021 - ore 9,30-16  
diretta streaming su [www.eccellenzedimpresa.it](http://www.eccellenzedimpresa.it)

10597  
9 771120 498008





L'assessore calabrese **Talarico** esce dai **domiciliari** per voto di scambio mafioso e si riprende il suo posto in **giunta**. Nessuno ha nulla da ridire, tantomeno **Spirli**



14€  
in edicola e in libreria

Venerdì 7 maggio 2021 - Anno 13 - n° 124  
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 "Il caso Khashoggi"  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**LA CASTA DA LEGA A FI**  
"Congiura contro Renzi sullo 007"  
E il Pd lo difende



○ SALVINI A PAG. 4

**INTERVISTA A BOERI**  
"Precari a scuola:  
la sanatoria è sbagliata e inutile"

○ DELLA SALA A PAG. 8

**NO AL PROGETTO TIM**  
Colao (già a capo di Vodafone) dice no alla rete unica

○ DI FOGGIA A PAG. 8

**INVIATO A SINGAPORE**  
Vattani: il "fascio rock" promosso in un'ambasciata

○ FRANCHI A PAG. 16

**» L'AUSTRIACO BELLEN**  
Cara Casellati, c'è un presidente che va in treno

» Tommaso Rodano

Diciamolo sottovoce, non vorremmo disturbare Maria Elisabetta Alberti Casellati, nostra presidente del Senato che tra poco prenderà l'aereo di Stato anche per andare a fare la spesa. Non bisogna per forza comportarsi così: rappresentare le istituzioni non implica sfruttare qualsiasi privilegio possibile, a prescindere dal costo, dal decoro e dall'opportunità.  
A PAG. 13



**Mannelli**



ITALIAN STRESS  
tutti i giorni a chiederci se abbiamo i piedi abbastanza lucidi per partecipare al dibattito...

**CSM, I DOSSIER** Davigo: "Ebbero i verbali a Milano, tutto regolare"

**I pm di Milano un anno fa: "Amara pentito, collabora"**

■ Ad aprile 2020 gli investigatori riconoscono all'ex legale esterno di Eni, che mesi prima aveva denunciato la fantomatica loggia "Ungheria", di "aver fornito elementi importanti"

○ BARBACETTO, MASSARI E PACELLI A PAG. 2-3



**Zingaretta**

» Marco Travaglio

Tra le notizie stupefacenti delle ultime ore, la più stupefacente è il pressing di Letta sul suo predecessore Zingaretta perché lasci la Regione Lazio con un anno d'anticipo e si candidi a sindaco di Roma. O, peggio ancora, lo faccia senza dimettersi, aspettando fino all'ultimo giorno utile (inizio settembre) per mollare la carica, così da far slittare le Regionali anticipate a qualche settimana dopo le Comunali. Il motivo è evidente: se si votasse lo stesso giorno per la Capitale e per la Regione, gli stessi elettori romani del centrosinistra dovrebbero votare separati per il sindaco (o la Raggi o Zingaretta, che già fanno scintille prima della sfida, figurarsi in campagna elettorale) e uniti per il cosiddetto "governatore" (verosimilmente espresso dalla coalizione giallorosa). Diciamo subito che questo truccetto da magliari sarebbe umiliante per Zingaretta, per il Pd, per la coalizione, ma soprattutto per gli elettori. Un'indecenza etico-politica, oltretutto la tomba di quel "nuovo centrosinistra" che il Pd di Zingaretta, con Conte, al M5S e a Leu, ha cercato faticosamente di costruire in questi 20 mesi e in cui Letta dice di credere.

Che Pd e M5S corrono separati alle Comunali è inevitabile: la Raggi aspira legittimamente al bis e il Pd non ha perso occasione di combatterla, con armi proprie e anche improprie, per tutto il mandato. Un accordo al primo turno è impensabile: nulla di strano se i dem presentano il loro candidato (Zingaretta aveva scelto Gualtieri, Letta l'ha ibernato): poi si vedrà chi fra lui e la Raggi passerà al ballottaggio e chi fra 5Stelle e Pd dovrà sostenere l'altro. Ma una forzatura assurda come sradicare Zingaretta dalla Regione sarebbe una dichiarazione di guerra al M5S alleato, che non resterebbe senza conseguenze. Il M5S sarebbe legittimato a rispondere schierando candidati forti a Milano, Torino e Bologna per mettere i bastoni fra le ruote a Sala e agli altri aspiranti sindaci Pd (per ora ignoti). E comunque i cittadini la prenderebbero malissimo: quelli del Lazio si domanderebbero che rispetto abbia Zingaretta a mollarli a metà della campagna vaccinale per traslocare al Campidoglio, fra l'altro dopo aver giurato per mesi che mai e poi mai l'avrebbe fatto; e quelli di Roma, già perplessi per la politica regionale sui rifiuti (molto simile al sabotaggio permanente della sindaca), si sentirebbero usati in una guerra di potere che non ha nulla di nobile (se è pronto Gualtieri, perché farsaltare Zinga da una poltrona all'altra?). Davvero Letta pensa che basti spostare le Regionali un paio di settimane dopo le Comunali per far dimenticare agli elettori del Pd e del M5S la battaglia all'arma bianca fra Raggi e Zingaretta? Ma dove vive: sulla luna?

**VACCINI LIBERI** BIG PHARMA SPARA A ZERO, IL PREMIER NICCHIA

**Brevetti, Biden mette nei guai l'Ue (e Draghi)**



**L'EUROPA BALBETTA**  
DECIDE IL WTO. I COLOSSI MINACCIAANO ALTRI TAGLI. IL PREMIER FA IL VAGO. SPERANZA E DI MAIO: "ORA PASSIAMO AI FATTI"

○ VERGINE A PAG. 6-7

**VITTORIO AGNOLETTI E GIULIA GRILLO**  
"Curarsi è un diritto di tutti"  
"Ma è solo un primo passo"

○ CASELLI A PAG. 7

**LE NOSTRE FIRME**

- Caporale Italia senza italiani a pag. 11
- Gomez Fedez, parodia Rai3 a pag. 11
- Marilotti Verità su Moro a pag. 11
- Montanari Le nostre vite noir a pag. 17

**LO SCONTRO CON PUTIN**

Spy story Senkevich: così l'Italia salva il manager fuggitivo

○ GRASSO A PAG. 14



**THE ROCK OF WALL STREET**

Red Hot, Dylan & C: gli speculatori fanno man bassa dei diritti

○ MANNUCCI A PAG. 18

**La cattiveria**

Pensavo che il babbo fosse l'imputato, mentre per Renzi è la prova

WWW.FORUM.SPINOZA.IT



# INTROGGIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 11 - 20121 Milano. Tel. 02 58366011 - Spd. in Ab. Postale - SE 035090001 - 492994 Art. 1, c. 1, L. 100/2001 MILANO



ANNO XXVI NUMERO 107

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDI 7 MAGGIO 2021 - € 1,80

## Perché Salvini e Meloni avrebbero molto ma molto da guadagnare candidandosi alla guida di due grandi città: Milano e Roma. Forza!

Non ho capito perché Salvini e Meloni non si candidano a sindaco di Milano e di Roma. Per non parlare di Zingaretti, che mi pare ovvio e meritato. In passato aveva espiato, e sarebbe ancora a 84 anni, padrone in casa sua, che il sindaco di Milano lo facesse il Cav. in persona. L'Avvocato mi telefonò per perorare la causa. "Il fregò, Ferrara, insisti, così Berlusconi ci mette tutti di buonumore, e mi raccomando l'avvocato Rossi, sia più gentile con lui". Noi uomini di mondo, modestamente, come il sindaco di Roma, non si candida a una grande città, o anche di una media o piccola città, sia una prova del nove per un uomo politico, per uno che intraprende la carriera di uomo di stato. Invece stanno sempre a fare comizi, Zingaretti escluso, uno che non ha mai pensato

di cedere la presidenza del Lazio, anche quando faceva il segretario del Pd o la campagna delle primarie. E con quali risultati si è visto nella campagna elettorale.

Il perché, tuttavia, è chiarissimo. Se va magari al Viminale e poi balli seminando su una spiaggia, emetti circolari a favore con gli immigrati, agiti il manganello oceaniano, do fello in continuazione, non dai alcune testimonianze di predisposizione al governo del paese. Se strapparli continuamente in tv, dai la caccia ai voti tirando il sasso ma poi all'atto pratico nascondendo la mano dietro a un candidato non facisti per il governo di una metropoli che è anche la Capitale del paese, ben non ti legittimi davvero per un ruolo nazionale in un esecutivo, che è l'ambizione delle ambizioni. Per i francesi essere sindaco, M. le Maire, è come una precondizione per diventare ministro, primo ministro e an-

che il presidente, salvo Macron che è uscito fuori con un suo modello di riformismo all'europea e con un partito liberale costruito di bel nuovo, afferrando l'occasione a sorpresa. Tra l'altro il non ci sono particolari incompatibilità tra mandati, e la trova una cosa giusta e sacrosanta.

Dice: ma non è il tempo e modo? Fare due mestieri come il leader nazionale e il sindaco. Non è, va bene, a parte il caso esemplare di Zingaretti. Esistono i city manager, che servono apposta per modernizzare e snellire le pubbliche amministrazioni, per realizzare le politiche amministrative eccome, per lavorare con la stessa maestria del quotidiano, e tu sindaco-leader hai tutto il tempo e il modo di svolgere degnamente un doppio ruolo, rafforzandoli entrambi. La legittimazione che proviene da una vera elezione popolare diretta, poi, non è trascurabile. Non è local-

ismo, certo non lo è governare le grandi metropoli o aree metropolitane.

(Il caso di Formigoni per me resta inspiegabile. Non ha mai potuto o saputo diventare un uomo politico nazionale, malgrado oltre due decenni di governo dell'Italia più ricca e produttiva, e alla fine è stato coinvolto in gravi amministrative giudiziarie senza meritare tutto quel patibolo cui fu sottoposto, a mio insindacabile giudizio. Era come una specie di Franz Josef Strauss, il leggendario capo della Baviera per oltre dieci anni, e Formigoni ha più che doppiato quella durata al potere in Lombardia, la nostra Strauss era stato anche più onorato, alla Difesa, era un capo politico dei conservatori duri e puri, un giovanotto ex nazista ideologo da Konrad Adenauer e promosso dalla politica a recluso del federalismo costituzionale tedesco e di molto altro. segue nell'inserito IV)

### Sulla Manica

#### Baruffe anglo-francesi all'isola di Jersey, le Falkland della Brexit

Proteste dei pescerecci, navi da guerra, licenze di pesca negate. Confini e pesci sono il nodo irrisolto del divorzio

#### Bruxelles accusa Londra

Milano. Frontiere e pesci: se si va a guardare il negoziato sulla Brexit, tra cavilli, formule vaghe e molteplici mal di testa, si finisce sempre qui. Il primo divorzio in settant'anni di storia europea si riduce a una discussione sui controlli (o no) ai confini, quelli di terra e quelli di mare, e sulla pesca. Lo scarto di questi giorni tra Francia e Regno Unito nelle acque attorno all'isola di Jersey - centoventi chilometri quadrati di terra nel canale della Manica sotto la giurisdizione della Corona britannica, famoso per le mucche da razza Jersey, per i fiori, perché sostiene di essere la più soleggiata di queste isole normanne di grigio e verde e perché è un paradiso fiscale - ne è l'ultima dimostrazione. Per tradurre i dizionari: lo scontro è finito, i cinquanta pescerecci francesi che hanno protestato davanti all'isola contro le condizioni imposte sulla pesca nei post-Brexit sono uscite dalle acque dell'isola, così come ha la nave militare Athos mandata da Parigi per controllare. Il Regno Unito aveva inviato mercoledì due navi della Marina britannica come "misura precauzionale" nel caso la situazione peggiorasse. Mentre le tv inglesi riprendevano l'arrivo dell'Hms Tamar e dell'Hms Severn sullo sfondo grigio d'ordinanza della Manica, si creava il simbolismo più appropriato: c'è chi sottolinea la coincidenza tra l'invio delle petroliere e il bicentenario della morte di Napoleone, nemico storico dell'Inghilterra, e chi invece pensava che in fondo quest'isola, la Manica molto più vicina alla costa francese che a quella britannica fosse la versione Brexit della guerra delle Falkland.

Proprio la prossimità dell'isola di Jersey alla Francia aveva fatto sì che i francesi diventassero minacciosi: 1195 per cento dell'energia dell'isola arriva dalla Francia. Vi lasciamo ai francesi, hanno detto i francesi un paio di giorni fa. E' stata questa minaccia che ha determinato la "misura precauzionale" del governo di Boris Johnson, assieme all'assembramento di pescerecci davanti al porto della capitale Saint Helier. Il ministro per gli Affari Esteri di Jersey ha detto di portare pazienza, le nuove regole per la pesca sono ancora in via di implementazione ed è normale che ci siano degli intoppi, ma la ministra del Mare francese, Annie Girardin, ha detto che soltanto 41 dei 344 pescerecci che hanno fatto richiesta di continuare a pescare in queste acque hanno ottenuto la licenza, con orari e tempistiche decise arbitrariamente dal Regno Unito.

Bruxelles accusa Londra di aver violato l'accordo commerciale appena ratificato dal Parlamento europeo perché non ha dato alcun avviso preventivo delle condizioni che avrebbe imposto sulle licenze dei pescherecci, che sono il cuore della disputa sulla pesca nel negoziato Brexit. Per alcuni commentatori inglesi, Johnson ha voluto il suo momento Falkland perché ieri era Election day nel Regno e l'elettorato conservatore aveva quando i suoi leader mostrano i muscoli, in modo così spettacolare poi. Michel Barnier, che ha negoziato l'accordo Brexit per l'Ue, ha pubblicato ieri in Francia i suoi diari. "La grande illusione. Journal secret du Brexit (2016-2020)" in cui racconta quanto è stato difficile continuare a credere agli inglesi. A guardare la disputa di Jersey, non si direbbe che sarà difficile farla soprattutto ora che la Brexit diventa realtà, alle frontiere e nel mare. (Paola Peduzzi)

## IL PAZZO POPULISMO SUI BREVETTI

Aggregare la cultura del profitto espone il mondo a essere più vulnerabile contro le pandemie

L'incredibile clima di giubilo che ha accompagnato la decisione dell'Amministrazione americana di appoggiare l'idea di sospendere i brevetti per i vaccini contro il Covid-19, "in modo che la loro ricetta sia a disposizione di tutto il mondo", rappresenta un termometro molto interessante per provare a misurare la permeabilità della classe dirigente occidentale a un pericoloso virus politico circoscritto in sei semplici parole: il disprezzo della cultura del profitto. I sostenitori della rinuncia al brevetto affermano, spesso con pose arroganti, da chi non aspetta altro che offrire ai propri elettori lo scalp della cultura del profitto. I sostenitori della rinuncia al brevetto affermano, spesso con pose arroganti, da chi non aspetta altro che offrire ai propri elettori lo scalp della cultura del profitto. I sostenitori della rinuncia al brevetto affermano, spesso con pose arroganti, da chi non aspetta altro che offrire ai propri elettori lo scalp della cultura del profitto.

Non esistono bacchette magiche brevettate per i vaccini. Averne la licenza non è il problema.

Bruxelles accusa Londra di aver violato l'accordo commerciale appena ratificato dal Parlamento europeo perché non ha dato alcun avviso preventivo delle condizioni che avrebbe imposto sulle licenze dei pescherecci, che sono il cuore della disputa sulla pesca nel negoziato Brexit. Per alcuni commentatori inglesi, Johnson ha voluto il suo momento Falkland perché ieri era Election day nel Regno e l'elettorato conservatore aveva quando i suoi leader mostrano i muscoli, in modo così spettacolare poi. Michel Barnier, che ha negoziato l'accordo Brexit per l'Ue, ha pubblicato ieri in Francia i suoi diari. "La grande illusione. Journal secret du Brexit (2016-2020)" in cui racconta quanto è stato difficile continuare a credere agli inglesi. A guardare la disputa di Jersey, non si direbbe che sarà difficile farla soprattutto ora che la Brexit diventa realtà, alle frontiere e nel mare. (Paola Peduzzi)

Merkel contro Biden. L'Ue ha una priorità diversa: l'export di dosi e ingredienti dei vaccini

Bruxelles. Angela Merkel ha suonato la fine delle tensioni sulla sospensione della protezione dei brevetti sui vaccini contro il Covid-19, dopo che la presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, ieri aveva espresso la disponibilità a "discutere" la proposta dell'Amministrazione Biden. La sospensione creerebbe "gravi complicazioni" alla produzione di vaccini, ha detto il portavoce della cancelliera tedesca. I capi di stato e di governo dell'Unione europea parleranno della svolta di Biden nella cena di questa sera dopo il summit sociale di Porto. I negoziati dell'Organizzazione mondiale del commercio dovrebbero riprendere la prossima settimana a Ginevra. Ma il messaggio indirizzato da Bruxelles e Berlino a Biden è molto diretto: se vogliono che si appaia a una lettura superficiale del discorso di von der Leyen. Il problema del Consiglio europeo è la produzione globale dei vaccini non sono i brevetti, ma il protezionismo, compreso sulla scala della pubblicazione, come prima di lanciarsi in prese di posizione simboliche, gli Stati Uniti farebbero un lavoro di gruppo, il divieto alle esportazioni di dosi e componenti di vaccini.

L'Ue è pienamente impegnata per superare tutte le barriere che ostacolano la lotta al covid-19. Tutti i paesi devono consentire le esportazioni ed evitare di perturbare le catene di approvvigionamento", ha detto il presidente del Consiglio europeo, Charles Michel. Con le restrizioni alle esportazioni di Stati Uniti, Regno Unito e India, attualmente è l'Ue a farls il centro del resto del mondo. "Siamo la fabbrica globale dei vaccini", dice al Foglio un alto funzionario europeo. Dall'Ue sono state esportate oltre 200 milioni di dosi, più di quanto sia stato consegnato per i suoi cittadini. Il bando deciso da Donald Trump e confermato da Biden continua a creare un sacco di problemi. Questa settimana CureVax, il cui vaccino dovrebbe arrivare in Italia entro un mese, ha spiegato che "a causa del Defense Production Act non siamo in grado di avere alcuni ingredienti dagli Stati Uniti". Di conseguenza non ci sono certezze sull'arrivo di CureVax potrà consegnare. (Corretta segue nell'inserito IV)

### Trent'anni e sentirli

"Oggi non pubblicheremo mai American Psycho", dice sicuro Bret Easton Ellis

Roma. "Oggi nessuno pubblicherà L'olita di Nabokov", ha detto l'editore non Franklin. "Nessuno si pubblicherebbe i 'Veretti satanici', gli ha fatto

Il romanzo fu boicottato da Now, l'associazione storica delle donne americane, che lo definì "un manuale di tortura". Al Telegraph, ieri Ellis ha confessato: "Oggi American Psycho non lo pubblicheremo mai".

La stampa fece pressioni su Leonardo DiCaprio perché non interpretasse il protagonista del film tratto dal romanzo, riuscendo così a dissuadere (verrà interpretato da Christian Bale).

"Voglio dire, nessuno voleva pubblicarlo allora", ha ribadito Bret Easton Ellis. "Pochissime persone si sono opposti. Sono stato solo fortunato".

Oggi il femminismo censorio è diventato egemonico mainstream. Quando le riviste Time e Spn si impossessarono della storia della pubblicazione, il romanzo fu quindi immediatamente acquistato da un'altra casa editrice, Alfred Knopf. La casa editrice Simon & Schuster si era impegnata con Ellis a lanciare il libro con una campagna tutta "muscoli ed energia". "E' una questione di dignità", aveva poi detto il presidente Richard Snyder, annunciando la clamorosa decisione presa in estrema confidenza con il gruppo di amici copie pronte per la distribuzione, la marcia indietto a difesa di un putiferio. Alza gli scudi a stemma di Ellis la Carta bianca con un gruppo di studenti, seguita a ruota dalla National Writers Union. Altri tempi, oggi la biografia di Philip Roth di Blake Bailey finisce al macero senza che le organizzazioni di scrittori predefinano. La censura è stata interiorizzata.

A causa delle minacce di morte, i tour promozionali di Ellis in America e Gran Bretagna furono cancellati, perché sulla scia della fatva a Warshid nessuno era disposto a prendere alla leggera le minacce contro un autore. A Bret Easton Ellis arrivarono numerose minacce di morte prima ancora che American Psycho fosse pubblicato. Dovette firmare una dichiarazione dicendo che le aveva lette tutte. In questo modo, se qualcuno lo avesse ucciso, i suoi genitori non avrebbero potuto citare in giudizio l'editore. Era il 1991. Nel 2021 non sarebbe neanche pensabile. Ora si mandano al macero le fiabe e si indignano per il bacio non consensuale di "Biancaneve e sette nani".

### The young Draghi

Il premier prepara un discorso da fare ai giovani. "Il paese siete voi. Afferrate il Recovery"

Roma. Non è importante quanto e come ma perché e per chi. C'è un discorso che presto Mario Draghi potrebbe tenere. Avrebbe un valore simbolico altissimo perché racconterebbe ancora una volta quale sia la sua urgenza. Spiegherebbe meglio cosa lo spinge a essere in questo incarico, illuminerebbe la sua agenda. Immaginate un testo denso, un'esortazione al coraggio da rivolgere ai giovani italiani. Servirebbe a ricordare che il Recovery non è un insieme di cifre e promesse ma che "quel piano è vostro. Afferrate!". Non sarebbe la prima volta. Ma sarebbe la prima volta che parla ai giovani nella sua veste di premier. Quali momenti, dei suoi momenti, sono ritenuti degli speciali passaggi? L'intervento all'Università del Sacro Cuore di Milano e il discorso al Meeting di Rimini. Anche allora erano testi destinati alle nuove generazioni. La costruzione del nuovo testo è raccolta in una frase: "Il paese siete voi". (Corretta segue nell'inserito IV)

### Cartabia canta

A Via Arenula si lima il dossier sulle riforme al processo penale. L'asse mobile del Pd, tra M5s e FI

Roma. L'appuntamento è stato già fissato: lunedì 10, alle 14, nel suo ufficio di Via Arenula la ministra Marta Cartabia ha convocato il capigruppo di maggioranza della commissione Giustizia della Camera. Quali, cioè, che stanno discutendo la riforma del processo penale. E' come finora, per lo più, si sono losorano in un gioco di posizioni, nell'attesa di capire quale sarà l'orientamento della Guardasigilli rispetto ai tempi più scivolosi, e fra tutti quello della prescrizione. Su cui, però, venerdì la Cartabia non fornirà una soluzione unica. Il comitato di esperti che la ministra ha creato, presieduto da Giorgio Lattanzi, oggi si riunirà per l'ultima volta (con un giorno d'anticipo rispetto alla chiusura lavori fissata nel Prnr), e preparerà un pacchetto di misure possibili. Tutto, comunque, indirizzato verso un unico fine: la riduzione del tempo del processo per altre vie rispetto a quelle battute dal grillismo. (Valentini segue nell'inserito IV)

### Il Conte ci sono quasi

E' sempre in ritardo. Tutti lo aspettano nel M5s e nel Pd. La differenza tra premier e leader

Roma. Lo aspetta Nicola Zingaretti, ma senza fare troppo conto, per capire se può candidarsi a Roma. Lo attende senza eccessiva ansia - anche Virginia Raggi per farsi dire "brava che ti ricandidi a Roma". Pure Enrico Letta, segretario del Pd, da settimane gira clandestine con paziente comprensione. Giuseppe Conte è il signor "sto arrivando", "ci sono quasi", "ecco mi". I nuovi inquilini del Nazareno sanno ormai di avere un amico in eterno ritardo. Nel M5s, dominato da spiriti animali e cancellieri di tribunali, inizia a ricordare con canagliosa nostalgia le immagini del premier che correva in tutti i servizi. Invece in sede di Palazzo Chigi, E' fanti e con l'avvocato "pot ne ripartiamo", campione del prostrarne. Una lentezza che non è elegia, ma croce, per Conte. Che intanto vaglia soluzioni anti-Casella (Giustizia della Privacy o ricorso in tribunale?). E poi come sempre rassicura tutti: "Eccomi, arrivo". (Contettieri segue a pagina quattro)

Non esistono bacchette magiche brevettate per i vaccini. Averne la licenza non è il problema.

Bruxelles accusa Londra di aver violato l'accordo commerciale appena ratificato dal Parlamento europeo perché non ha dato alcun avviso preventivo delle condizioni che avrebbe imposto sulle licenze dei pescherecci, che sono il cuore della disputa sulla pesca nel negoziato Brexit. Per alcuni commentatori inglesi, Johnson ha voluto il suo momento Falkland perché ieri era Election day nel Regno e l'elettorato conservatore aveva quando i suoi leader mostrano i muscoli, in modo così spettacolare poi. Michel Barnier, che ha negoziato l'accordo Brexit per l'Ue, ha pubblicato ieri in Francia i suoi diari. "La grande illusione. Journal secret du Brexit (2016-2020)" in cui racconta quanto è stato difficile continuare a credere agli inglesi. A guardare la disputa di Jersey, non si direbbe che sarà difficile farla soprattutto ora che la Brexit diventa realtà, alle frontiere e nel mare. (Paola Peduzzi)

Non esistono bacchette magiche brevettate per i vaccini. Averne la licenza non è il problema.

Bruxelles accusa Londra di aver violato l'accordo commerciale appena ratificato dal Parlamento europeo perché non ha dato alcun avviso preventivo delle condizioni che avrebbe imposto sulle licenze dei pescherecci, che sono il cuore della disputa sulla pesca nel negoziato Brexit. Per alcuni commentatori inglesi, Johnson ha voluto il suo momento Falkland perché ieri era Election day nel Regno e l'elettorato conservatore aveva quando i suoi leader mostrano i muscoli, in modo così spettacolare poi. Michel Barnier, che ha negoziato l'accordo Brexit per l'Ue, ha pubblicato ieri in Francia i suoi diari. "La grande illusione. Journal secret du Brexit (2016-2020)" in cui racconta quanto è stato difficile continuare a credere agli inglesi. A guardare la disputa di Jersey, non si direbbe che sarà difficile farla soprattutto ora che la Brexit diventa realtà, alle frontiere e nel mare. (Paola Peduzzi)

### Preferire il nuovo inno dell'Inter cantato da Povia che da Fedez (Zan permettendo)

O mi terrei tutta la vita l'Inter, che tanto s'è scoperto che piace anche ad Antonio Conte. Vabbè. L'Inter contro Mastro Cilegia.

ter sta cercando il suo nuovo inno da stadio, al vaglio ci sono tre proposte e francamente sono un po' brutte dall'altra. Arrivata la nostra analata! Ma questo detto, e frega solo a noi bauscia, la faccenda del nuovo inno della squadra non campione ha una valenza più ampia e un po' più grave (o dovrebbe averla, ci fosse un po' di attenzione). Fra le tre canzoni candidate

(una è di Max Pezzali, una del giovane artista Eddy Veerus e Merk e Kerontoni c'è anche una scritta e cantata da Povia, già vincitore di un Sanremo, e il più importante è proprio in India di Serum che produrrà su licenza circa 1 miliardo di dollari). Anche in Sudfrica, dove c'è un'azienda in grado di fare l'infializzazione, la Aspen Pharmacare, che ha già concluso un accordo con Johnson & Johnson. Ciò vuol dire che non resta molta capacità produttiva globale inutilizzata, e quella che c'è non è di qualità sufficiente a un'operazione industriale complessa che necessita di know-how tecnologico e capitale umano qualificato. Abbiamo visto come il prezzo non è sempre neppure per le aziende titolari del brevetto, basti considerare i problemi produttivi di AstraZeneca e anche di Johnson & Johnson, che ha dovuto buttare 15 milioni di dosi a causa di un'azienda che produce su licenza negli Usa. (Coppone segue nell'inserito IV)

Non esistono bacchette magiche brevettate per i vaccini. Averne la licenza non è il problema.

Bruxelles accusa Londra di aver violato l'accordo commerciale appena ratificato dal Parlamento europeo perché non ha dato alcun avviso preventivo delle condizioni che avrebbe imposto sulle licenze dei pescherecci, che sono il cuore della disputa sulla pesca nel negoziato Brexit. Per alcuni commentatori inglesi, Johnson ha voluto il suo momento Falkland perché ieri era Election day nel Regno e l'elettorato conservatore aveva quando i suoi leader mostrano i muscoli, in modo così spettacolare poi. Michel Barnier, che ha negoziato l'accordo Brexit per l'Ue, ha pubblicato ieri in Francia i suoi diari. "La grande illusione. Journal secret du Brexit (2016-2020)" in cui racconta quanto è stato difficile continuare a credere agli inglesi. A guardare la disputa di Jersey, non si direbbe che sarà difficile farla soprattutto ora che la Brexit diventa realtà, alle frontiere e nel mare. (Paola Peduzzi)

### America's Version

Non ce la faremo mai. Mai. Hanno lasciato crescere Palamara denunciandone in ultimo i comportamenti alternativi e l'hanno fatto da film all'arabo. Invece Felici se il nuovo inno dell'Inter, o anche del Fizzanoasco Fc. Lo avesse scritto invece Fedez, l'inguardabile e insostenibile popola lista alla Beppe Grillo che pretende di ispirare il Parlamento. E' una farsa, dall'alto della sua qualifica di rapper di SciencePo. Perché uno così, o chiunque altro, può competere a scrivere l'unico inno di una squadra di calcio in Italia? Non è questione di amara, è questione di libertà. (Maurizio Crippa)



# il Giornale

10507  
9 771124 883008

VENERDÌ 7 MAGGIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 107 - 1.50 euro\*

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

## GUERRA NEL MEDITERRANEO

# CI SPARANO ADDOSSO

La Marina libica apre il fuoco su tre pescherecci italiani che avevano sconfinato e ferisce il capitano. Bufera su Di Maio: «Ci vuole il morto?»

Alta tensione nel Mediterraneo ieri, quando la Marina di Tripoli ha aperto il fuoco contro tre pescherecci italiani che si erano spinti nelle acque libiche. Il capitano è stato ferito e si è aperto subito il caso diplomatico, con il ministro degli Esteri Di Maio sulla graticola: «Aspettiamo il morto?».

servizi alle pagine 2-3

## MIGRANTI E TURCHIA VIETATO ANDARSENE

di Fausto Biloslavo

«P» er 10mila euro di pesce rischiamo che arrivino decine di migliaia di migranti se rompiamo con la Guardia costiera di Tripoli», spiega una fonte del *Giornale* che conosce bene cosa è accaduto ieri al largo della Libia.

Il ferimento del comandante di un peschereccio italiano per gli spari arrivati da una delle vecchie motovedette grigie della Guardia di Finanza regalate ai libici è inaccettabile. Però bisogna anche ricordare che i pescatori di Mazara del Vallo si sono spinti troppo vicino alle acque territoriali di Tripoli nonostante gli avvertimenti della nostra Marina militare che era stata informata della possibile reazione. Un annoso problema sulla decisione unilaterale libica di allargare a dismisura la zona di pesca esclusiva fin dai tempi di Gheddafi.

Adesso che il ferito è in salvo, bisogna fare di tutto per evitare che la prossima volta ci scappi il morto. Un Paese come l'Italia, non proprio l'ultima ruota del carro nel Mediterraneo, deve essere netto e deciso con il nuovo governo di Tripoli e tenere a bada i pescatori siciliani, che talvolta, seppure per mangiare, si spingono troppo oltre provocando piccoli terremoti geopolitici.

È il momento di dimostrare fermezza e allo stesso tempo di tenere i nervi saldi in nome della *realpolitik* senza perdere la bussola per le zuffe politiche interne. La sinistra ultra e il Pd hanno già lanciato il siluro alla Guardia costiera libica, chiedendo di interrompere addestramento, aiuti e le consegne previste di nuove motovedette. Ma possiamo veramente permettercelo, con la Turchia che ci fa già le scarpe (...)

segue a pagina 3

## TENSIONE NELLA MANICA

### Battaglia navale Brexit tra Francia e Inghilterra

di Gaia Cesare, Tony Damascelli ed Erica Orsini

Anche nella Manica si accende lo scontro sulla pesca. Nelle acque dell'isola britannica di Jersey, a poche miglia dalla costa, la tensione fra pescatori inglesi e francesi è degenerata fino all'intervento di navi militari da parte di Londra e Parigi.

alle pagine 4-5

## VUOLE LE LISTE DEGLI ISCRITTI DI ROUSSEAU

### Conte-Casaleggio ai ferri corti Carte bollate fra i giustizialisti

di Francesco Maria Del Vigo



SCONTRO TOTALE Giuseppe Conte mette le mani sul Movimento

S

e la lenta agonia dei Cinque Stelle fosse - come in parte è - una soap opera vincerebbe tutti i premi per la sceneggiatura più creativa. L'esplosione pentastellata è un fenomeno pirotecnico in continua evoluzione. Due giorni fa la Corte di Appello di Cagliari ha dichiarato inammissibile un reclamo di Vito Crimi contro la nomina di un curatore speciale per il M5s, di fatto conclamando (...)

segue con Di Sanzo a pagina 12

## IL SILENZIO DI MATTARELLA

### Altri guai in vista per Davigo L'ex segretaria vuole parlare

Anna Maria Greco e Massimiliano Scafi

Nuovi grattacapi in arrivo per Piercamillo Davigo. L'ex segretaria dell'ex leader dell'Anm, infatti, ha fatto sapere agli inquirenti che indagano sulla fuga di notizie del dossier Amara che è pronta a collaborare. Nella guerra di procure, ogni mossa può portare a ripercussioni globali. E oggi in molti tirano in ballo il Colle, ma il presidente Mattarella non ha intenzione di essere il «medico curante» di questo Csm: non è suo compito scioglierlo.

a pagina 7 e a pagina 8

## IL LEGALE DEI VELENI

Quell'inchiesta su Amara «parcheggiata» a Milano

Luca Fazzo

a pagina 6

## STRAPPO CON PD E 5S

### Salvini lancia Draghi al Colle «Referendum sulla giustizia»

Laura Cesaretti e Giuseppe Marino

Matteo Salvini assesta un altro colpo alla sinistra con cui è al governo e lo fa in due riprese. Prima con un'intervista al *Paris* in cui boccia un Mattarella bis e si dice prontissimo a votare Mario Draghi al Quirinale, di fatto smascherando le trame di Pd e M5s. Poi, in serata, annuncia la raccolta di firme con i Radicali per il referendum sulla giustizia: «Tanto la sinistra non lo farà mai». I quesiti: responsabilità penale delle toghe e separazione delle carriere.

alle pagine 6 e 9

## INTERVISTA A TAJANI

«Il Quirinale? Prima serve una riforma del fisco»

Pier Francesco Borgia

a pagina 11

## VERGOGNOSO ATTACCO A UNA VITTIMA INNOCENTE

Se il «Fatto» spranga Ramelli perfino da morto

della Frattina a pagina 11

## BRUTTE SORPRESE IN BAR E RISTORANTI

### Dehors e strani rincari, la ripartenza dei furbetti

di Gabriele Barberis

L

a gioia di ristoratori e baristi per la vita che torna nei tavolini all'aperto, il sorriso del cameriere che ritrova il solito cliente in un clima da rimpatriata dopo le tragiche ondate del Covid. L'Italia in giallo riscalda le speranze delle categorie (...)

segue a pagina 18

## IL FUTURO DEI VACCINI

### Brevetti liberi? Perché non è così semplice

Angelo Allegri

a pagina 17



CONTRO MAL DI SCHIENA, CERVICALE E DOLORI ARTICOLARI PUOI PROVARE ILMODOL ANTINFAMMATORIO E ANTIREUMATICO COMPRESSE E BUSTINE. Il suo principio attivo dà sollievo fino a 12 ore.

Ulteriori informazioni su [www.ilmocare.it](http://www.ilmocare.it)

Ilmodol antinfiammatorio e antireumatico è un medicinale a base di Naprossene Sodico che può avere effetti collaterali anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione Ministeriale 09/01/2019

# IL GIORNO

VENERDÌ 7 maggio 2021  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

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

Lecco, così due giovani danno l'addio alla città

**Simone, Sofia e i monti**  
**«L'amore e il turismo**  
**Una vita tutta nuova»**

De Salvo in Lombardia



Milano, uno stupro e un pestaggio

**Sos donne**  
**Due violenze**  
**in un giorno**

Palma in Lombardia

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Scuola, 2 miliardi di inutili mascherine

Forniture ininterrotte anche durante la Dad. Gli studenti non le usano perché sono scomode e i presidi non sanno dove metterle. Vaccini, da lunedì si possono prenotare gli over 50. Biden: «Aboliamo i brevetti». Aziende farmaceutiche in rivolta, la Ue si divide

Bartolomei e servizi  
da pag. 3 a pag. 6

Ripartenze a rilento

**La cautela aiuta**  
**La paura**  
**ci paralizza**

Michele Brambilla

**U**n anno fa di questi giorni non stavamo messi meglio di adesso. I vaccini non soltanto non esistevano ancora, ma neppure erano un'ipotesi vicina. «Ci vorrà più di un anno, forse due, forse tre», dicevano gli esperti in servizio effettivo e permanente in tv. Il numero dei guariti - e quindi degli italiani immuni - era molto, molto più basso di quello attuale. Negli ospedali per decidere i farmaci per le cure si andava a tentoni. Eppure, vedendo i contagi in calo riaprimmo tutto, anche i ristoranti la sera, anche al coperto. Un anno dopo abbiamo parecchi ragionevoli motivi per essere più ottimisti, ma siamo molto, molto più cauti nelle riaperture e manteniamo il coprifuoco. Perché?

Continua a pagina 2

**BATTAGLIA NAVALE FRANCIA-INGHILTERRA PER LA PESCA NELLA MANICA E A BRUXELLES C'È CHI VUOLE FARE UNA LEGGE PER ANNACQUARE IL VINO**



**EURODELIRI**

Servizi alle pagine 8, 9 e 10

DALLE CITTÀ

Il caso

**Licenziato operaio**  
**condannato per mafia**  
**Il giudice alla ditta**  
**«Ora risarcitelo»**

A. Gianni in Lombardia

L'inchiesta

**Rifiuti pericolosi**  
**sepolti nella cava:**  
**sequestro e arresti**

A. Gianni e Vazzana nelle Cronache

Codogno

**La Nazionale**  
**di Mancini**  
**attesa in città**

Borra nelle Cronache



Clooney è bravo ma privo di fascino 'maledetto'  
**I sessant'anni di George**  
**Il divo (troppo) perfetto**

Bogani e Ponchia a pagina 2



La mostra a Prato di Marialba Russo

**La donna che fotografa**  
**le locandine porno**

Cini a pagina 24



CONTRO MAL DI SCHIENA, CERVICALE E DOLORI ARTICOLARI  
PUOI PROVARE ILMODOL ANTINFAMMATORIO E ANTIREUMATICO  
COMPRESSE E BUSTINE.  
Il suo principio attivo dà sollievo fino a 12 ore.

Ulteriori informazioni su [www.ilmocare.it](http://www.ilmocare.it)

LA TUA SALUTE AL CENTRO.

Ilmodol antinfiammatorio a azione mirata è un medicinale a base di Naprossene Solico che può avere effetti collaterali anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione Ministeriale 05012019



**Domani su Alias**

**ANTONI CAMPANA** Una grande mostra a Barcellona celebra il fotografo della guerra civile che occultò le sue opere, scoperte per caso



**Fumetto**

**PRIMAVERA ROSSO ROBOT** La quinta puntata del fumetto di Hurricane, l'autore di «Cronache del virus», come ogni venerdì sul manifesto



**Visioni**

**CAPAREZZA** Nel bosco immaginario, il ritorno dell'artista pugliese con il concept album «Exuvia»

Stefano Crippa pagina 12

quotidiano comunista  
**il manifesto**  
VENERDÌ 7 MAGGIO 2021 - ANNO LI - N° 107  
www.ilmanifesto.it  
euro 1,50

**I COLPI FORSE PARTITI DA UNA MOTOVEDETTA REGALATA DA ROMA. FERITO IL COMANDANTE DELL'ALISEO**  
**Libia, spari su tre pescherecci italiani**

■ In una zona di pesca costosa la cosiddetta «guardia costiera» di Tripoli apre il fuoco sui pescatori di Mazara del Vallo. Ferito il comandante dell'Aliseo, Giuseppe Giacalone. Sul posto intervento rapido della fregata della marina militare italiana Libeccio. Solo quattro

giorni fa un altro tentativo di sequestro contro le imbarcazioni siciliane. Unanime condanna politica, ma c'è il sospetto che a sparare sia stata una delle motovedette regalate dall'Italia per contrastare le partenze dei migranti. Fratoini, Palazzotto, Magi, Barto-

lo: «Il parlamento non voti il rifinanziamento della guardia costiera libica previsto per fine maggio». Pietro Marrone, comandante di Mediterranea e pescatore di Mazara, dice: «Basta armi alle milizie che ci sparano addosso»

GIANSANDRO MERLI A PAGINA 6

**NAVI MILITARI NELL'ISOLA DI JERSEY**  
**È guerra della pesca tra Ue e Gb**

■ I nodi irrisolti della Brexit ai tramutano in «guerra della pesca»: mercoledì la Gran Bretagna ha inviato navi militari nell'isola di Jersey, ad «assedia-

re» barche da pesca francesi. I pescatori europei protestano: per entrare in acque britanniche serve una licenza, difficile da ottenere. **MERLO A PAGINA 7**

Merkel e Xi Jinping allo zoo di Berlino nel luglio 2017 foto LaPresse



**Il muro di Berlino-Pechino**

La proposta di Biden per la moratoria sui brevetti dei vaccini fa proseliti. Il via libera dei vertici del Wto e dell'Oms. D'accordo anche India e Sudafrica. Ma incontra anche ostacoli. Il No della Cina. L'Europa divisa. Von der Leyen: «Discutiamone». Merkel si oppone. Draghi attende **pagine 2,3**

**Brevetti**  
**Un passo storico, ma adesso bisogna correre**

VITTORIO AGNOLETTO  
La decisione dell'amministrazione Biden è di estrema importanza e potrebbe rappresentare una svolta storica nella lotta contro la pandemia. È altresì il risultato dell'enorme pressione organizzata in tutto il mondo dalle reti associative attive in difesa del diritto alla salute, che hanno costruito alleanze con ampi settori del mondo scientifico, artistico e culturale. Vi è stato un susseguirsi impressionante di appelli in sostegno della moratoria: l'Oms, l'Unaiids, l'Unitaid, la «Commissione Africana per i Diritti Umani», 243 Ong e 170 personalità, fra cui numerosi premi Nobel. Prese di posizione che hanno rafforzato l'azione dell'ala sinistra del Partito Democratico statunitense verso il presidente.  
— segue a pagina 15 —

**Golfo, il Grande gioco**  
**Tra diplomazia, nucleare e «guerre ombra»**

ALBERTO NEGRI  
Cosa accade a Teheran e nel Golfo? Forse potremo chiederlo al ministro degli esteri iraniano Javad Zarif - di recente nella bufera per le sue dichiarazioni contro il generale Qassem Soleimani, ucciso dagli Usa nel 2020 - quando verrà Roma tra qualche settimana.  
— segue a pagina 14 —

**Lele Corvi**



**OMOTRANSFOBIA**  
**Ddl Zan, primo passo**  
**Ma la destra rilancia**



■ Il ddl Zan si disincaglia. In commissione giustizia, con 12 voti contro 9, passa la proposta di disgiungere il testo dagli altri quattro e di iniziare a lavorare solo su quello di Zan. Sulla proposta presentata ieri da Lega e Fi, che non offre appigli al dialogo, si deciderà nella prossima riunione. **COLOMBO A PAGINA 5**

**DIVORZIO A 5 STELLE**  
**Conte e Casaleggio,**  
**rottura definitiva**



■ Salta l'ultima trattativa tra il Movimento 5 Stelle e Rousseau per un divorzio consensuale: Giuseppe Conte rivendica i dati degli iscritti, dalla piattaforma sostengono che il M5S è privo di capo politico legittimo. E annunciano: aiuteremo Virginia Raggi a scrivere il programma. **SANTORO A PAGINA 4**

**MORTI SUL LAVORO**  
**Ennesima vittima**  
**in Lombardia**

■ Non si arresta la scia di sangue in Lombardia. Dopo l'operaio di Busto Arsizio, ieri un lavoratore in un cantiere della bassa Bergamasca. Avrebbe compiuto 47 anni tra due giorni, Maurizio Gritti, artigiano edile di Calcinato, sposato e padre di due figli di 16 e 17 anni, che con la sua piccola impresa stava partecipando ai lavori di costruzione di alcune villette. I sindacati di categoria di Bergamo hanno annunciato uno sciopero di due ore per mercoledì 12, quando si terrà anche un sit-in di protesta sotto la Prefettura di Bergamo. **FRANCHI A PAGINA 5**

**MESSICO**  
**Violenze sessuali,**  
**le donne contro Amlo**



■ L'ex sindaco di Acapulco Salgado Macedonio nonostante le svariate accuse di stupro e molestie è stato difeso da tutto l'establishment. «L'incapacità di prendere sul serio la violenza di genere segna in maniera profonda il governo di Amlo», spiega il sociologo Ricardo Robles **FANTI A PAGINA 8**

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Epml/CRM/232103  
 9 7710023 213503  
 10607





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXX-N°124  
ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 7 Maggio 2021 •

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

A ISCHIA E PROCIDA: "IL MATTINO" - "IL BIGFARI", EURO L20

**L'intervista**  
**Caparezza:**  
**«Io burattinaio**  
**delle parole**  
**tra Dante e Fellini»**  
Federico Vacalebre a pag. 14



**Il libro di Abbate**  
**Bionda, napoletana**  
**e iscritta a Gladio**  
**è la donna delle stragi**  
Gigi Di Fiore in Cronaca



**Il caso**  
**Lotito al bivio**  
**la Salernitana**  
**a un passo dalla A**  
**e deve venderla**  
Eugenio Marotta a pag. 17



Stop a big Pharma

**LA MOSSA**  
**DI BIDEN**  
**CHE FRENA**  
**LA PANDEMIA**

Vittorio E. Parsi

Con la sua dichiarazione a favore della sospensione dei brevetti sui vaccini anti-Covid 19, il presidente americano Joe Biden ha dato al mondo dimostrazione di come la forza dell'esempio sia un fattore decisivo per riconquistare la leadership politica e morale del sistema internazionale. Ha anche fatto intendere che la cosiddetta "geopolitica dei vaccini" non può seguire il frusto cliché di un vecchio e male inteso "realismo": vince invece chi è capace di uscire da una logica a somma zero, in cui gli Stati usano i vaccini come se fossero armi. Ha infine incastonato un altro elemento nella sua visione della società americana: una visione apertamente progressista, che non ha timore di affrontare il drastico riequilibrio dei rapporti tra politica e affari. Dove alla prima spetta l'onere di indicare gli obiettivi e fissare i limiti, assumere cioè la responsabilità di garantire il campo e le regole in cui il gioco della competizione economica si svolge.

È il complemento internazionale del discorso del 29 aprile, nel quale Joe Biden aveva attaccato le grandi corporations, accusate di avere accumulato profitti stratosferici ed eluso le tasse nello stesso anno in cui decine di migliaia di americani e americane perdevano la vita e milioni di posto di lavoro. Una nuova forte affermazione di come, nella sua visione, la dimensione domestica e quella internazionale siano connesse e interdipendenti, senza che questo implichi necessariamente l'impotenza dei governi e la loro sudditanza verso i titolari di grandi interessi finanziari.

Continua a pag. 35

## «Sbloccati cantieri per 21 miliardi, metà al Sud»

L'annuncio di Ferrovie e Giovannini:  
130mila posti di lavoro

Sbloccati cantieri per 21 miliardi di euro. Sette opere delle Ferrovie dello Stato creeranno 130mila posti di lavoro in due mesi. L'annuncio nel webinar di MoltoEconomia con i ministri Carfagna, Colao, Giorgetti e Giovannini.

Bassi e Orsini alle pagg. 2 e 3

L'azionista respinge la proposta di ristrutturazione del ministero

La Tirrenia sull'orlo del crac  
dopo i troppi no di Onorato

Sarà verificata da un tavolo ministeriale la possibilità di trovare un accordo tra commissari straordinari di Tirrenia e Cin del Gruppo Onorato. È l'inaspettato epilogo di una

vicenda che sembrava vicino ad una soluzione concordata per evitare il fallimento di Tirrenia. Nuova tappa processuale il prossimo 24 maggio.  
Pane a pag. 8



Gli sgravi

Superbonus in bilico  
finisce nel mirino  
lo sconto in fattura

La Ragioneria blocca la cessione del credito per gli sgravi alle imprese nel decreto sostegni. Superbonus nel mirino, a rischio lo sconto in fattura.  
Bassi e Bisozzi a pag. 8

## Campania, 100mila dosi in più

► Il piano del commissario per recuperare il deficit: maxifornitura extra entro maggio Pfizer e Moderna, i richiami dopo 42 giorni. Brevetti, no della Merkel alla svolta Usa

San Paolo Bel Sito La donna era separata dal marito, anch'egli violento



**Ylenia, picchiata e bruciata**  
**dal corteggiatore in Tso**

Daniela De Crescenzo e Carmen Fusco a pag. 13

Capone, Di Fiore, Evangelisti, Gentili, Malfetano e Mautone alle pagg. 4, 5 e 7

## Libia, alta tensione spari sugli italiani ferito comandante

Fuoco contro le barche entrate nelle acque di Tripoli ma Draghi vuole chiudere la «contesa dei gamberi»

La «guerra del gambero rosso» ha rischiato di mettere una vittima italiana nel Mediterraneo Centrale. Una motovedetta militare libica ha sparato sul peschereccio «Aliseo» della flotta di Mazara del Vallo. Il comandante Giuseppe Giacalone è rimasto ferito. Ma Draghi vuole chiudere la «guerra dei gamberi».

Gentili e Scarpa a pag. 10

La bufera Csm

Davigo contrattacca  
«Sui verbali segreti grave non indagare»

Sulla bufera che investe il Csm, Davigo va al contrattacco: «Sui verbali segreti grave non indagare».

Errante e Guasco a pag. 11

La storia del "combattente" partito da Messina

## Italiani nelle milizie filo-russe le battaglie dei nuovi mercenari

Valentino Di Giacomo

Il suo nome di battaglia è Ivan, ha ventotto anni ed è originario di Messina, ora è ricercato dai carabinieri del Ros con l'accusa di aver violato la Convenzione internazionale di New York del 1989 sul contrasto al fenomeno dei mercenari. L'uomo, G.R. le sue iniziali, è uno degli italiani che si sono arruolati al soldo della Russia di Vladimir Putin per andare a combattere nel Donbass. Il siciliano non è l'unico italiano ad aver scelto di

imbracciare le armi nella guerra dell'Ucraina orientale, lì dove dal 2014 i combattenti filo-russi - con la complicità di Mosca - chiedono armati la separazione da Kiev. Circa una ventina almeno i nostri connazionali che con certezza hanno deciso di partecipare a questa guerra al fianco dei russi, ma gli inquirenti ritengono che nelle zone di conflitto possano esserci almeno altri cinquanta italiani che hanno imbracciato i fucili contro l'esercito ucraino.

Continua a pag. 34

**IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?**

**SUSTENIUM PLUS**

**IL MASSIMO DELL'ENERGIA**

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

M. MENARINI



# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 143 - N° 124  
ITALIA

NAZIONI



Venerdì 7 Maggio 2021 • S.Flavia

IL GIORNALE DELLA NAZIONE

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

**21 VACCINI GIORNO PER GIORNO**

Dosi somministrate ieri: **462.735**

Dosi somministrate in totale: **22.270.265**

Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **+8,8%**

Rapporto dosi settimanali rispetto alla settimana precedente: **+17,1%**



**Premio all'attrice Il David di Donatello a Monica Bellucci icona globale di bellezza «Io, italiana nel dna»**

Satta a pag. 25



**Europa League Roma fuori a testa alta doppietta di Cavani ma Manchester ko 3-2 Mou, è già mercato**

Angeloni, Carina e Trani nello Sport



**Stop a big pharma L'altruismo degli Usa che rallenta la pandemia**

Vittorio E. Parsi

Con la sua dichiarazione a favore della sospensione dei brevetti sui vaccini anti-Covid 19, il presidente americano Joe Biden ha dato al mondo un esempio di come la forza dell'esempio sia un fattore decisivo per riconquistare la leadership politica e morale del sistema internazionale. Ha anche fatto intendere che la cosiddetta "geopolitica dei vaccini" non può seguire il frusto cliché di un vecchio e male inteso "realismo": (...)

Continua a pag. 16

## «In due mesi 130mila nuovi posti di lavoro»

..MoltoEconomia

►L'annuncio arriva nel nostro webinar con quattro ministri



ROMA Sette opere daranno vita a 130mila posti di lavoro in 2 mesi: l'annuncio è stato dato ieri durante il webinar di MoltoEconomia cui hanno partecipato 4 ministri.

Bassi e Orsini alle pag. 2 e 3

Giancarlo Giorgetti, Vittorio Colao, Mara Carfagna ed Enrico Giovannini, i ministri intervenuti al webinar di MoltoEconomia

A giugno partiranno 35 milioni di avvisi

**Cartelle, rateizzazione di dieci anni per chi ha richiesto i ristori Covid**

ROMA Cartelle esattoriali ferme fino al 31 maggio. E poi si riparte. Ma con la possibilità di pagare a rate, con scadenza decennale, per chi ha subito forti perdite economiche durante la

pandemia. Intanto il decreto Sostegni-bis, che deve distribuire quasi altri 40 miliardi di aiuti a famiglie e imprese, è slittato alla prossima settimana.

Di Branco a pag. 17

**Occasioni da cogliere La miniera del turismo ancora da sfruttare**

Paolo Balduzzi

Non è un esercizio semplice, né tanto meno simpatico, mettersi a stilare la classifica dei settori più colpiti dal covid: chiunque abbia perso il lavoro o chiuso un'attività deve essere sostenuto e aiutato a ricominciare. Tuttavia, niente sa colpire l'immaginario collettivo come i danni subiti dal turismo. E non si tratta certo solo di "immaginario". Dopo il boom del 2019, il 2020 ha fatto registrare il minimo storico (...)

Continua a pag. 16

## Vaccini bene comune: Ue divisa

►Draghi e la Francia si schierano con Biden sulla liberalizzazione dei brevetti. No della Merkel Lazio e Puglia non allungano i tempi dei richiami. Contagi, Rt su: crescono i positivi giovanissimi

La Guardia costiera libica spara sui pescherecci italiani. Manica, scontro Parigi-Londra



### Scoppia la guerra del pesce

I pescherecci francesi e, a destra, quello italiano

Servizi alle pag. 10 e 11

ROMA Biden e von der Leyen chiedono la liberalizzazione dei vaccini. No di Merkel.

Servizi alle pag. 6, 7 e 8

L'inchiesta

**Nel Donbass i mercenari partiti da Roma**

KIEV Decine di mercenari e volontari italiani provenienti sia dall'estrema destra che dall'estrema sinistra, che vanno a combattere nell'est dell'Ucraina, in Donbass, a sostegno dei separatisti filo-russi e dei militari infiltrati da Mosca. Tra questi molti provengono da Roma, in particolare dal "comitato per il Donbass antinazista" nel quartiere San Lorenzo.

Tinazzi a pag. 15

Il caso Amara

**Davigo e i verbali: «Molto grave che nessuno indaghi»**

MILANO «Qualunque strada formale avrebbe comportato un disvelamento di tutta la vicenda». Piercamillo Davigo, fino a ottobre consigliere del Csm, ha spiegato così al procuratore Michele Prestipino il suo comportamento. Ossia, perché abbia preso in consegna quei verbali secretati sugli appartenenti alla presunta loggia "Ungheria".



Errante e Guasco a pag. 13

**IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?**

**SUSTENIUM PLUS**

**IL MASSIMO DELL'ENERGIA**

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

L'ARIEETE TORNA PROTAGONISTA

Buon giorno, Ariete! Questo fine settimana potete considerarlo vostro, la Luna nel segno vi rende protagonisti nella vita professionale e in tutte le occasioni di incontri sociali, al momento importanti per la carriera, per lo studio, per il vostro successo. Viviamo sotto la guida di stelle "vecchie", Saturno, Urano, Nettuno... i giovani non si sentono a proprio agio, Marte addirittura li rende ribelli, ma poi all'improvviso spunta nel cielo Venere, ed è subito primavera d'amore! Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

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



# il Resto del Carlino

VENERDÌ 7 maggio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

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

Il rinvenimento in un bosco a Sassuolo

**Ossa umane e armi  
Il giallo della donna  
scomparsa nei calanchi**

Beltrame e Annesse nel Fascicolo regionale



Pass turismo, i sindaci

**Così tornano  
gli stranieri  
E serve una app**

Servizi nel Fascicolo regionale

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Scuola, 2 miliardi di inutili mascherine

Forniture ininterrotte anche durante la Dad. Gli studenti non le usano perché sono scomode e i presidi non sanno dove metterle. Vaccini, da lunedì si possono prenotare gli over 50. Biden: «Aboliamo i brevetti». Aziende farmaceutiche in rivolta, la Ue si divide

Bartolomei e servizi  
da pag. 3 a pag. 6

Ripartenze a rilento

**La cautela aiuta  
La paura  
ci paralizza**

Michele Brambilla

**U**n anno fa di questi giorni non stavamo messi meglio di adesso. I vaccini non soltanto non esistevano ancora, ma neppure erano un'ipotesi vicina. «Ci vorrà più di un anno, forse due, forse tre», dicevano gli esperti in servizio effettivo e permanente in tv. Il numero dei guariti - e quindi degli italiani immuni - era molto, molto più basso di quello attuale. Negli ospedali per decidere i farmaci per le cure si andava a tentoni. Eppure, vedendo i contagi in calo riaprimmo tutto, anche i ristoranti la sera, anche al coperto. Un anno dopo abbiamo parecchi ragionevoli motivi per essere più ottimisti, ma siamo molto, molto più cauti nelle riaperture e manteniamo il coprifuoco. Perché?

Continua a pagina 2

**BATTAGLIA NAVALE FRANCIA-INGHILTERRA PER LA PESCA NELLA MANICA  
E A BRUXELLES C'È CHI VUOLE FARE UNA LEGGE PER ANNACQUARE IL VINO**



**EURODELIRI**

Servizi alle pagine 8, 9 e 10

DALLE CITTÀ

Bologna, verso le comunali

**Centrosinistra:  
via libera  
alle regole  
per le primarie**

Carbutti in Cronaca

Bologna, il bilancio

**Hera assume  
Investimenti  
per 370 milioni**

Radogna in Cronaca

Bologna, il torneo Playground

**Torna il basket  
ai Giardini  
Margherita**

Gallo e Gelati nel QS



Clooney è bravo ma privo di fascino 'maledetto'

**I sessant'anni di George  
Il divo (troppo) perfetto**

Bogani e Ponchia a pagina 2



La mostra a Prato di Marialba Russo

**La donna che fotografa  
le locandine porno**

Cini a pagina 24



CONTRO MAL DI SCHIENA, CERVICALE E DOLORI ARTICOLARI  
PUOI PROVARE ILMODOL ANTINFIAMMATORIO E ANTIREUMATICO  
COMPRESSE E BUSTINE.

Il suo principio attivo dà sollievo fino a 12 ore.

Ulteriori informazioni su [www.ilmocare.it](http://www.ilmocare.it)

LA TUA SALUTE AL CENTRO.

Ilmodol antinfiammatorio e antireumatico è un medicinale a base di Naprossene Solico che può avere effetti collaterali anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione Ministeriale 05012019



# IL SECOLO XIX



VENERDÌ 7 MAGGIO 2021

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXV - NUMERO 107, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

**IL LIBRO DI CASTELNOVI CON IL SECOLO XIX**  
Il mito senza fine di Fausto Coppi in cinquanta storie mai raccontate

DA OGGI A 9,90€URO PIÙ IL PREZZO DEL QUOTIDIANO



**A GENOVA LA MOSTRA SULL'AGENZIA MAGNUM**  
Cartier-Bresson, Capa e gli altri: l'Italia nelle foto dei più grandi

SCHENONE / PAGINA 39



### INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 14
Economia-Matrimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Programmi-Tv	Pagina 38
Xite	Pagina 39
Sport	Pagina 42

DOMANI IL 5° VOLUME TOPOLINO E IL SOCIAL NETWORK LA GRANDE SCIENZA DISNEY

VACCINI, EUROPA DIVISA SULLA LIBERALIZZAZIONE DEI BREVETTI PROPOSTA DA BIDEN. FIGLIUOLO: DAL 10 MAGGIO PRENOTAZIONI PER GLI OVER 50

## Liguria prima nel green pass Toti: «Porte aperte ai turisti»

In vigore il passaporto che permette di circolare liberamente anche in caso di nuove restrizioni

La Liguria gioca d'anticipo e, prima in Italia, lancia il green pass che consente di spostarsi liberamente tra le regioni non solo per ragioni di necessità ma anche per andare in vacanza. Il presidente della Regione Toti ha firmato un'ordinanza che riconosce la validità di green pass ai certificati vaccinali, alle certificazioni di avvenuta guarigione e ai tamponi negativi. «I turisti che vogliono venire in sicurezza in Liguria ora possono farlo, così come i liguri che vogliono andare in altre regioni come la Valle d'Aosta per fare le loro vacanze». L'ordinanza è in vigore da oggi. Per vaccinati e guariti il pass ha una validità di 6 mesi, mentre nel caso di tampone vale per 48 ore. Permette di circolare liberamente sul territorio regionale e nazionale anche in zona rossa e arancione.

L'Europa si divide sulla proposta di Biden di liberalizzare i brevetti dei vaccini. Contraria Merkel, che difende i diritti della proprietà intellettuale. Possibilista Macron. Figliuolo annuncia il via alle prenotazioni per gli over 50 a partire dal 10 maggio.

SERVIZI / PAGINE 2-5

### LA SITUAZIONE LIGURE

Bruno Viani

In calo i ricoverati e i positivi al virus «Immunità in estate»

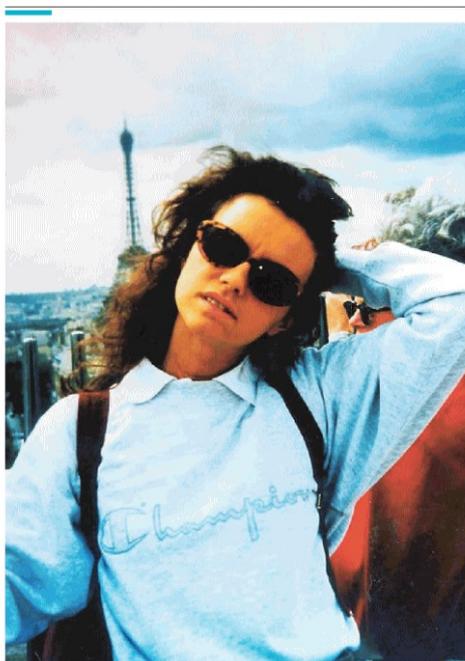
La Liguria marcia a pieno regime con le vaccinazioni e fa registrare numeri in calo sul fronte dei ricoveri, dei posti occupati in terapia intensiva e dei positivi. L'ARTICOLO / PAGINA 4

### RADDOPPIATO IL SERVIZIO

Beatrice D'Oria

Vaccini nei quartieri, oltre cento farmacie si alleano a Genova

Le farmacie genovesi si alleano per garantire un servizio capillare di vaccinazioni nei quartieri. Alle prime 52 farmacie, ora se ne sono aggiunte altre 53. L'ARTICOLO / PAGINA 20



## Nada Cella, il caso è riaperto Quattro sospettati per il delitto

Nada Cella. L'omicidio avvenne a Chiavari nel 1996 FREGATTE/INDICE / PAGINA 13

SUICIDIO A GENOVA. GLI PSICOLOGI: ALLARME DEPRESSIONE TRA ADOLESCENTI

## «La solitudine mi uccide» Si getta nel vuoto a 16 anni

L'ultima "story" sul suo profilo Instagram, mercoledì sera, è un selfie che Paolo (nome di fantasia) s'è scattato mentre è alla finestra. Sullo sfondo, via Sestri, a Genova. Ieri, all'ora di pranzo, il sedicenne si è lasciato cadere da quella finestra di casa: un suicidio che proprio su

quel profilo di Instagram sembrava voler annunciare con la frase «È questa solitudine che mi ammazza». Distrutti e increduli, sotto choc, i genitori del ragazzo e gli amici. Allarme degli psicologi: aumentano i casi di depressione tra gli adolescenti. FAGANDINI / PAGINA 12

ESPLODE LA POLEMICA POLITICA

## I libici sparano a tre pescherecci italiani: un ferito Arriva la Marina

Una motovedetta libica, ieri, ha sparato contro tre pescherecci di Mazara in battuta in un tratto di mare che la Libia da sempre ritiene acque interne mentre sono acque internazionali. Un proiettile ha ferito a un braccio il comandante di uno dei pescherecci, colpito alla testa anche da schegge di vetro. In Italia la polemica politica è già esplosa. L'opposizione chiede al governo di riferire in Parlamento ma anche dalla maggioranza si levano voci critiche e richieste di sospendere gli aiuti alla Guardia costiera libica. F. ALBANESE / PAGINA 9

### ROLLI



### L'AD BIANCO VERSO L'ADDIO

Giuseppe Bottero e Alberto Quarati

Iren, i soci studiano il cambio al vertice: primi nomi in pista

L'assemblea di Iren archivia un anno complicato dal Covid con l'ok al bilancio del 2020, chiuso con oltre 3 miliardi di ricavi, proprio mentre i soci iniziano le grandi manovre sul futuro della multi-utility del Nord Ovest. Il Comune di Genova (primo azionista con il 18,8%) vorrebbe sostituire l'ad Massimiliano Bianco. In pista i nomi di Luigi Ferraris, Valerio Camerano e Sonia Sandei. L'ARTICOLO / PAGINA 15

### BUONGIORNO

Accidenti, non riesco a essere d'accordo coi cinque stelle nemmeno quando penso che abbiano ragione. Per esempio, penso abbiano ragione nel sostenere la scelta di Joe Biden di sospendere i brevetti dei vaccini, soprattutto penso non sia uno sfregio allo stato liberale. Paragonabile o no alla guerra (dibattito aperto e ozioso), la pandemia non si affronta con strumenti ordinari: il lockdown e il coprifuoco sono i casi più plateali delle limitazioni che lo Stato liberale si è dato per tutelare la propria sopravvivenza. Anche i finanziamenti eccezionali alle Big Pharma per lo sviluppo del vaccino o i freni alle esportazioni rientrano nel catalogo dei rimedi altrimenti impensabili. Ma quando l'esultanza grilla si sofferma sull'interpretazione puberale - «fermiamo la logica del profitto» - rischio l'arresto cardiaco. E

## La logica in soldoni

MATTIA FELTRI

che cosa bisogna promuovere? La logica del danno? Ora, non vorrei retrocedere al puberale anche io, alla fase in cui si scopre con un eureka che senza profitto non c'è impresa, e quindi nemmeno farmaci. Mi limito a estendere il concetto di profitto, per sottrarlo all'immagine angusta del conto corrente: pure vincere il virus in tempi brevi rientra in una logica di profitto, e altrettanto lo è soccorrere l'India e altri paesi malmessi per contenere l'influenza cinese - intento meno nobile solo all'apparenza. Poi, se il concetto pare troppo elaborato, e vogliamo restare al volgare denaro, ecco, in settimane in cui il Movimento e la Casaleggio si scannano su 450 mila euro che il primo deve alla seconda, e col cavolo che glieli molla, io sulla logica del profitto ci andrei con qualche pudore. —

**AURUM** OPERATORE FINANZIARIO PRINCIPALE AUTORIZZATO ALLA BANCA D'ITALIA

**COMPRO**  
ORO e ARGENTO  
**SEDE STORICA**

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI\*  
\*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R  
(a fianco cinema Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

**AURUM** OPERATORE FINANZIARIO PRINCIPALE AUTORIZZATO ALLA BANCA D'ITALIA

**COMPRO**  
ORO e ARGENTO  
**SEDE STORICA**

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI\*  
\*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R  
(a fianco cinema Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Decreto Sostegni**  
Rivalutazione  
anche nel bilancio  
del 2021 ma senza  
effetti fiscali



Luca Galani  
— a pag. 27

**Plus 24**  
Le dieci proposte  
per la pensione  
integrativa  
dei giovani



— Domani a  
0,50 euro

**PROMOMEDIA**  
PUBBLICITÀ & MARKETING

**Target Centrato Sempre!**

[www.promomedianet.it](http://www.promomedianet.it)

FTSE MIB **24495,07** +0,13% | SPREAD BUND 10Y **109,60** +1,40 | €/S **1,2060** +0,46% | BRENT DTD **70,13** -1,54% | **Indici & Numeri** → p. 33 a 37

## Bonus 4.0, salta la cessione dei crediti Ora anche il Superbonus è a rischio

### Di Sostegni

Stop della Ragioneria:  
rischio di effetti significativi  
sulla finanza pubblica

In serata il sì del Senato  
Il testo passa alla Camera:  
va convertito entro il 21

La Ragioneria dello Stato all'ultimo momento ha chiesto di stralciare dal maxi emendamento al Dl Sostegni la cedibilità dei crediti d'imposta per gli investimenti delle imprese nel piano Transizione 4.0 (votata in commissione solo 24 ore prima). I tecnici temono la possibile riclassificazione da parte di Eurostat di questi crediti fiscali: gli effetti sulla finanza pubblica potrebbero «essere particolarmente significativi». Ma il parere consegnato al Senato getta un'ombra su tutte le «recenti disposizioni che prevedono la cessione di crediti», mettendo a rischio il meccanismo di cessione crediti anche nel caso del Superbonus 110%. In serata via libera del Senato al Dl dopo tensioni e polemiche: il testo va ora alla Camera.

Fotina e Mobilis — a pag. 3

### CONFINDUSTRIA

**Marchesini: «Imprese deluse,  
un errore ridurre adesso  
gli strumenti per la liquidità»**

Nicoletta Picchio — a pag. 3

### LE REAZIONI DELLA POLITICA

**Il M5S alza il tiro sul Mef:  
riproponiamo l'emendamento  
con il decreto Sostegni bis**

Fiammeri e Rogari — a pag. 3

### INTERVISTA A ISABELLE VAILLANT (EBA)



**«L'Eba promuove le banche italiane  
ma stop alle proroghe sulle moratorie»**

Isabella Bufacchi — a pag. 7



**Isabelle Vaillant.**  
Francese, dal 2011 è responsabile vigilanza dell'Authority bancaria europea. Nella foto l'Europlaza Tower a Parigi sede dell'Eba

## Brevetti, Ue divisa su proposta Biden

### Farmaci anti Covid

Con circospezione, la Commissione Ue si è detta ieri «pronta a discutere» la proposta avanzata dal presidente americano Biden di sospendere, almeno temporaneamente, i brevetti sui vaccini anti Covid-19 per vincere la pandemia. «Completamente d'accordo» anche il presidente francese Macron e pure l'omologo russo Putin. Contraria la cancelliera Merkel, secondo la quale il fattore limitante nel contrasto al virus è «la capacità di produzione dei vaccini, non i brevetti»: la protezione della proprietà intellettuale è «una fonte di innovazione e deve rimanere tale anche in futuro». A favore l'Oms, che parla di «momento monumentale» nella lotta al Covid-19. **Beda Romano** — a pag. 5

### LE REAZIONI

**Draghi: «Vaccini un bene comune»  
Preoccupazione di Farmindustria**

Francesca Cerati — a pag. 5

### LA LOTTA AL COVID

**Dal 10 maggio le prenotazioni per la fascia d'età degli over 50**

Marco Ludovico — a pag. 6

**L'inchiesta**  
ALLARME  
IN CAMPANIA:  
SENZA ACCIAIO  
PER LATTINE  
E BARATTOLI



di Vera Viola  
— a pagina 13

### BANCHE

**UniCredit, Orcl  
apre alle fusioni  
Nei primi tre mesi  
torna l'utile**

Luca Davi — a pag. 19

### SALVATAGGI

**Montepaschi  
rinvia l'aumento  
Il Gip: irregolarità  
per gli Npl**

Carlo Festa — a pag. 19

### PANORAMA

#### MAR MEDITERRANEO

**Tre pescherecci  
italiani mitragliati  
dalla marina libica  
Ferito un capitano**

Una motovedetta libica al largo delle coste di Bengasi ha mitragliato tre pescherecci di Mazara del Vallo: ferito Giuseppe Giacalone, comandante dell'«Aliseo». La marina libica sminuisce l'incidente: solo colpi di avvertimento. Le tre imbarcazioni sono rientrate nella notte. — a pagina 9

#### GIUSTIZIA

**Ermini (Csm): credibilità  
toghe valore essenziale**

Il Csm si costituirà parte offesa nei procedimenti sul caso dei verbali dell'avvocato Amara. Il vicepresidente Ermini cita il giudice Livatino ucciso dalla mafia: «La credibilità delle toghe è valore essenziale». — a pagina 8

#### GIUSTIZIA

**SUPREMAZIA  
DA RISTABILIRE  
TRA PM  
E POLIZIA**

di Federico Maurizio  
d'Andrea — a pagina 11

#### MERCATI GLOBALI

**Pechino alla Ue: ridurre  
le barriere commerciali**

La Cina replica alla decisione europea di sospendere l'Accordo sugli investimenti. Wang Wenbin, portavoce degli Esteri, chiede all'Ue di «ridurre le barriere commerciali e non aggiungerne nuove». — a pagina 12

#### DA OGGI IN EDICOLA



**How To Spend It**  
Cambi di prospettiva  
per la creatività

— a pagina 16

### Moda 24

**Arredamento**  
Obiettivo casa  
per le grandi firme  
del luxury

Giovanna Mancini — a pag. 17

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE  
3 mesi a 1 €. Per info:  
[ilssole24ore.com/abbonamenti](http://ilssole24ore.com/abbonamenti)  
Servizio Clienti 02.30.300.600

**IL CAMBIO DI STAGIONE  
TI BUTTA GIÙ?**

**IL MASSIMO DELL'ENERGIA**

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 7 maggio 2021  
Anno LXXVII - Numero 124 - € 1,20  
Santa Domibilla

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

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

LIBERTÀ IN PERICOLO CON LA LEGGE SULL'OMOFobia

## Zan Zan e finiamo tutti dentro

*Prova di forza della Sinistra  
Blindato il testo che rischia  
di introdurre i reati di opinione*

*Potrebbe diventare illegale  
contestare pratiche inumane  
come l'utero in affitto*

*Persino agli autori del testo  
sono chiare le criticità  
ma ne fanno una bandiera*

Il Tempo di Osho

### Il centrodestra non riesce a trovare l'anti-Raggi



"V'asfarto come 'na ciclabile sur Lungotevere"

De Leo a pagina 9

### La Regione Lazio taglia le fiale per i dottori di famiglia. Ma l'assessore D'Amato: «Solo un errore» Stop alle forniture, in rivolta i medici di base

**Parla la vedova di Cerciello**  
«La sentenza ha ridato dignità a mio marito»

Mariani a pagina 20

... Dosi contese, vaccinazioni sospese. Almeno dai medici di famiglia, che puntano l'indice contro la Regione Lazio, accusata di «uso politico della vaccinazione», denuncia Bartoletti, segretario Fimmg. I dottori si lamentano che le forniture vadano agli hub e non nei loro studi. L'assessore D'Amato: «Solo un errore».

Sbraga a pagina 14

**Incidente sul Gra**  
Muore il teste chiave dell'omicidio Sacchi

a pagina 21



Austini, Carmellini e Zotti alle pagine 28 e 29

**L'allarme di oncologi e cardiologi**  
«Troppo rischioso ritardare di 42 giorni la seconda dose»

Martini a pagina 5

**Ex premier furioso con Casaleggio**  
Conte minaccia «Rousseau»  
Scoppia la guerra tra i 5 Stelle

Zappitelli a pagina 6

**Anche Lolito ottiene il posto al Senato**  
Boccardi diffida la Casellati per il seggio non assegnato

Alcamo a pagina 7

**Ma vince all'Olimpico 3-2**  
L'orgoglio non basta  
Roma eliminata  
Manchester in finale



**la S TORACIATA**  
Anche Conte scopre i vaccini liberi dai brevetti. Quando c'era lui erano NoVax

RESIDENZA ALZHEIMER

*non ti scordar di me*

La residenza è inserita in un contesto ambientale tranquillo e immerso nel verde. Dal giugno 2001 è la prima residenza protetta in Umbria che si occupa specificamente dei malati di Alzheimer adottando i massimi standard di qualità e sicurezza oggi previsti per questo tipo di utenza.

Contrada Capannelle 22 - 05013 Castel Giorgio (Terni) - Tel. 0763/627167 - Fax 0763/627747  
www.residenzantiscordardime.it - info@residenzantiscordardime.it

### Il diario

di Maurizio Costanzo



Una storia incredibile. In un paese in provincia di Catanzaro la Signora Lucia Talotta di 100 anni si è accorta di essere rimasta l'unica nel suo vicolo a non aver ricevuto la dose del vaccino. Solo per un errore, intendiamoci. Ma, Lucia non si è data per vinta, ha fatto la strada da sola, è andata dove si facevano i vaccini e ha chiesto la dose. Io controllerei i suoi documenti la sua vera data di nascita. Mi sembra incredibile che abbia 100 anni.

Venerdì 7 Maggio 2021  
Nuova serie - Anno 30 - Numero 106 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



SU WWW.ITALIAOGGI.IT  
**IO**  
**Il testo completo del Piano nazionale di ripresa e resilienza**

**Dopo essersi seduta sul ramo Cina l'Europa ha deciso di segarlo, su ordine di Biden. Ci mancherà la Merkel?**  
*Tino Oldani a pag. 5*

www.italiaoggi.it  
**Italia Oggi**  
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



**LA ROAD MAP DEI DECRETI**  
**Purr, ci sarà un termine massimo entro cui aggiudicare i contratti pubblici**  
*Chiarello a pag. 31*

# Giustizia tributaria trasparente

*Da giugno le sentenze delle commissioni andranno pubblicate integralmente e messe a disposizione del contribuente per stabilire la par condicio rispetto all'Agenzia Entrate*

**IO IL MIO 110% QUOTIDIANO**  
**Politici tutti concordi: 110% da prorogare ed estendere**  
*Solaia a pag. 28*

**Dal 1° giugno** prossimo tutte le sentenze delle commissioni dovranno essere pubblicate integralmente e messe a disposizione del contribuente per stabilire la par condicio rispetto alle Entrate, che hanno l'accesso garantito. È l'indicazione che il Garante del contribuente lombardo dà al Mincosì con un parere reso noto ieri. Si conclude l'iter avviato con segnalazione Aide (Associazione italiana dottori commercialisti) Milano.  
*Libardi-Sironi a pag. 25*

**Scuola, la sanatoria per 70 mila precari che il ministro Bianchi non voleva si farà**



«Niente sanatorie, non voglio sanatorie». Lo ha ripetuto sin dal suo insediamento il ministro dell'Istruzione Patrizio Bianchi, stoppando i bollenti spiriti di quanti, tra partiti e sindacati, chiedevano l'assunzione veloce dei precari storici della scuola senza passare per un concorso vero e proprio. Eppure alla fine quello che si accinge a fare è proprio una sanatoria che consentirebbe a circa 70 mila precari di essere arruolati, prima che inizi la scuola a settembre prossimo, grazie ai titoli di studio e soprattutto agli anni di servizio maturati con le supplenze. La svolta nel patto per la scuola che governo e sindacati firmeranno nelle prossime ore.  
*Ricciardi a pag. 7*

**DIRITTO & ROVESCIO**  
*La fuga di notizie sui verbali finiti dalla Procura di Milano all'ufficio dell'ex Cam Piercamillo Davigo è costata, a quanto magistrato di punta di Mani pulite, un interrogatorio davanti ai pm. Per far capire come si è mosso la grande stampa su questa vicenda, la stessa che per vent'anni ha fatto un sacco di scoop basati sulla pratica del copio e incollo dei rapporti che le varie procure invano loro sottobanco, è opportuno rievocare come si è svolta nelle battute finali di questa vicenda. Una settimana fa, quando si è saputo la notizia, i grandi giornali dipendenti dalle procure, hanno scritto lunghi articoli dai quali solo gli specialisti capivano qualcosa. Poi, man mano che i fatti si manifestavano nella loro evidenza, anche le cronache diventavano progressivamente sempre più intelligibili. Ieri l'altro, saputo dell'interrogatorio di Davigo, è quindi accortata la fine di questo mito, è stato fatto l'articolo, uscito ieri, che io fa a poltette. Forse più di quanto Davigo non meriti. È la pena del contrappasso.*

**GLI OPPOSITORI DI DRAGHI**  
**Sono in molti e forti contro le riforme chieste dalla Ue**  
*Cacopardo a pag. 4*

**Da oggi, 100% plastica riciclata. 100% riciclabile, ancora e ancora.**

Dall'abolizione del limite del 50% di rPET, non abbiamo sprecato un giorno e siamo orgogliosi di presentare la nostra prima bottiglia fatta al 100% di plastica riciclata. Le nostre confezioni sono già 100% riciclabili e, se smaltite correttamente, possono avere innumerevoli vite. Aiutaci a riciclare ancora.

Con «La riforma dello sport» a € 6,00 in più



# LA NAZIONE

VENERDÌ 7 maggio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

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

I lettori de La Nazione hanno già donato 42mila euro

**Luana, la formazione era stata di quattro ore Poi subito al lavoro**

Bini, Natoli e Vetusti nel Fascicolo Regionale



Ursula von der Leyen

**«Don Milani? Il suo esempio per l'Europa»**

Cardini nel Fascicolo Regionale

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Scuola, 2 miliardi di inutili mascherine

Forniture ininterrotte anche durante la Dad. Gli studenti non le usano perché sono scomode e i presidi non sanno dove metterle. Vaccini, da lunedì si possono prenotare gli over 50. Biden: «Aboliamo i brevetti». Aziende farmaceutiche in rivolta, la Ue si divide

Bartolomei e servizi da pag. 3 a pag. 6

Ripartenze a rilento

**La cautela aiuta La paura ci paralizza**

Michele Brambilla

**U**n anno fa di questi giorni non stavamo messi meglio di adesso. I vaccini non soltanto non esistevano ancora, ma neppure erano un'ipotesi vicina. «Ci vorrà più di un anno, forse due, forse tre», dicevano gli esperti in servizio effettivo e permanente in tv. Il numero dei guariti - e quindi degli italiani immuni - era molto, molto più basso di quello attuale. Negli ospedali per decidere i farmaci per le cure si andava a tentoni. Eppure, vedendo i contagi in calo riaprimmo tutto, anche i ristoranti la sera, anche al coperto. Un anno dopo abbiamo parecchi ragionevoli motivi per essere più ottimisti, ma siamo molto, molto più cauti nelle riaperture e manteniamo il coprifuoco. Perché?

Continua a pagina 2

**BATTAGLIA NAVALE FRANCIA-INGHILTERRA PER LA PESCA NELLA MANICA E A BRUXELLES C'È CHI VUOLE FARE UNA LEGGE PER ANNACQUARE IL VINO**



**EURODELIRI**

Servizi alle pagine 8, 9 e 10

DALLE CITTÀ

Firenze

**Caos vaccini Cambia il sistema per prenotarsi**

Ulivelli in Cronaca

Firenze

**Svolta moschea Addio Borgo Allegri Fedeli al PalaValenti**

Baldi in Cronaca

Firenze

**Omicidio Ciatti beffa senza fine Slitta il processo Un ceceno libero**

Brogioni in Cronaca



Clooney è bravo ma privo di fascino 'maledetto'

**I sessant'anni di George Il divo (troppo) perfetto**

Bogani e Ponchia a pagina 2



La mostra a Prato di Marialba Russo

**La donna che fotografa le locandine porno**

Cini a pagina 24



CONTRO MAL DI SCHIENA, CERVICALE E DOLORI ARTICOLARI PUOI PROVARE ILMODOL ANTINFIAMMATORIO E ANTIREUMATICO COMPRESSE E BUSTINE.

Il suo principio attivo dà sollievo fino a 12 ore.

Ulteriori informazioni su [www.ilmocare.it](http://www.ilmocare.it)

LA TUA SALUTE AL CENTRO.

Ilmodol antinfiammatorio e antireumatico è un medicinale a base di Naprossene Sollici che può avere effetti collaterali anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione Ministeriale 09/01/2019



DIVENTIAMO L'ENERGIA  
CHE CAMBIA TUTTO.

# la Repubblica



DIVENTIAMO L'ENERGIA  
CHE CAMBIA TUTTO.

Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 107

Venerdì 7 maggio 2021

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

## Vaccini, Merkel divide l'Ue

Sulla liberalizzazione dei brevetti Draghi e Macron sono con Biden. Netto dissenso della Cancelliera. Da oggi i leader ne discuteranno al vertice di Porto. L'ira di Big Pharma: persi in un giorno venti miliardi

**Il 40 per cento degli over 60 non ha ancora avuto la prima dose**

*Il commento*

### La breccia di Washington

di **Paolo Garimberti**

Da America First a America Leader. Il cambiamento tra l'America di Trump e di Biden non poteva essere più radicale.

● a pagina 26

dal nostro corrispondente

**Claudio Tito**

**BRUXELLES**  
Una linea comune dell'Ue sulla "liberalizzazione" dei brevetti sui vaccini anti-Covid. Da stabilire già oggi al vertice di Porto. Nel dossier che Draghi ha preso con sé da ieri c'è anche questo capitolo.

● a pagina 3 con i servizi di **Dusi, Livini, Manacorda Rampini, Scarafia e Ziniti**  
● da pagina 2 a pagina 7

*La politica*

### Scontro a Destra sui candidati E Salvini attacca la Meloni

di **Lauria e Pucciarelli**  
● a pagina 10

### Il sortilegio 5S che imprigiona l'avvocato del popolo

di **Lavinia Rivara**  
● a pagina 26

*Cultura*

### Care ragazze lottate per Luana

di **Natalia Aspesi**



La mamma la ricorda umile, una virtù imposta nel passato alle donne, un errore da tempo superato: ma forse lei voleva dire mite, semplice, buona, questa sua figlia.

● a pagina 27

*Battaglie navali*



▲ **La protesta** Pescherecci francesi al largo dell'Isola di Jersey

### Parigi e Londra, nella Manica la disfida dei crostacei

di **Ginori e Guerrera** ● alle pagine 16 e 17



▲ **Il video** Un fermo immagine dell'abbordaggio

### Libia, la Guardia costiera spara ferito pescatore italiano

di **Nigro, Palazzolo e Puglia** ● a pagina 15

*L'inchiesta per stupro*

### Il racconto dell'amico di Silvia "Grillo e gli altri non mi piacevano"

di **Giuseppe Filetto e Fabio Tonacci**

Come in tutte le indagini su abusi sessuali, gli inquirenti di Tempio Pausania sono andati in cerca di conferme della versione della vittima. Perché la parola di una sola persona, talvolta, non basta. Nel caso di Silvia, che ha denunciato di essere stata violentata dai quattro ragazzi di Genova incontrati al Billionaire, i riscontri sono stati trovati.

● a pagina 18



Ciro Grillo

### "Favolosa Amélie il film perfetto che non rifarei"

di **Arianna Finos**



Il mondo di Amélie vent'anni dopo è rimasto favolosamente lo stesso: la ragazza timida che parla con gli occhi e il sorriso di Audrey Tautou, taglio a scodella e l'imitatissima frangia corta.

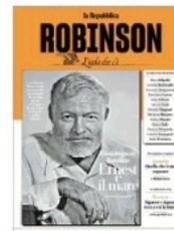
● a pagina 32

**IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?**

**SUSTENIUM PLUS**

**IL MASSIMO DELL'ENERGIA**

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.



### Domani su Robinson c'è Hemingway

di **Lara Crinò** ● a pagina 30

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

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

CARA DI CESARE, NON ESISTE IMPUNITÀ PER I TERRORISTI

ARMANDO SPATARO

È stato pubblicato un articolo di Donatella Di Cesare condivisibile nella parte in cui si rende onore al dolore ed alle testimonianze delle vittime del terrorismo e dei loro parenti. - PP. 28 E 29



Csm Greco: inchiesta sabotata da Storari Tribunali come aziende, il piano Cottarelli

PAOLO FESTUCCIA - P.15



LA STAMPA



VENERDI 7 MAGGIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € IL ANNO 155 IL N.124 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

DOMANI IL 5° VOLUME TOPOLINO E IL SOCIAL NETWORK LA GRANDE SCIENZA Disney

IL SONDAGGIO

Draghi-Figliuolo vaccini e Pnrr fanno ricrescere la fiducia

ALESSANDRA GHISLERI

Lei è convinto che il Presidente Mario Draghi governerà il nostro Paese, ottenendo dei risultati importanti...



Il 41,3% degli italiani è convinto che Mario Draghi riuscirà a portare il Paese fuori dalla crisi pandemica. Oltre il 60% pensa che lo farà «malgrado i partiti».

IL RETROSCENA

E la corsa al Colle può accorciare la vita al governo

ILARIO LOMBARDO

Mettetevi comodi, perché già a sfogliare le prime pagine di questo Romano Quirinale avrete la sensazione di essere finiti dentro Il Trono di Spade. Un puzzle caleidoscopico di personaggi, trame e sottotrame, da cui emergono tre probabili candidati a prendere il posto di Sergio Mattarella al Colle: Mario Draghi, Marta Cartabia e... Sergio Mattarella. A due mesi e mezzo dal semestre bianco che lancerà la corsa alla presidenza della Repubblica a fine gennaio, la successione al trono istituzionale più alto comincia a fare capolino dai discorsi dei leader.

DA METÀ MAGGIO IMMUNIZZAZIONE PER TUTTI GLI OVER 50. SCONTRO SULLA PROPOSTA BIDEN

Europa spaccata sui brevetti Speranza: fiale made in Italy

Merkel e Big Pharma frenano. Kiriakides: "Nessuno blocchi l'export"

Brevetti o non brevetti l'Italia è pronta ad avviare la produzione autoctona di vaccini per fine anno. Dice a La Stampa il ministro Roberto Speranza. «Raggiungeremo l'autonomia produttiva dell'intera Europa». E la commissaria Ue Kyriakides: «Gli Usa sbloccano l'export». - BRUSSELE/RUSSO - PP. 2 E 3

IL COMMENTO

MONTAGNIER SANTORO E LA SCIENZA IN TV

ANTONELLA VIOLA

Nei giorni scorsi abbiamo sentito parlare molto di censura in televisione e sono convinta che la maggior parte di noi non apprezzi che agli artisti possa essere messo un bavaglio o che debbano attenersi ad un canovaccio approvato dai vertici Rai. La libertà di espressione, purché nel rispetto degli altri, è un diritto fondamentale in una democrazia, così come il diritto di ascoltare o di cambiare canale. Seguendo questa linea di pensiero, si potrebbe pensare che la stessa libertà di espressione debba essere concessa nell'ambito della comunicazione scientifica.

IL FEMMINICIDIO

Accoltellata e bruciata l'ultimo giorno di Ylenia dopo una vita di botte

ANTONIO E. PIEDIMONTE - P.19

LA STORIA

Silvia, un anno dopo le nozze e un marito convertito all'Islam

MONICA SERRA



Silvia Aisha Romano, liberata l'anno scorso dopo diciotto mesi di prigionia in Somalia, ha scelto di tornare alla vita, andando a vivere lontano dalle polemiche e da Milano, la sua città. E si è sposata. Ancora chiusa nel più stretto riserbo, ha finalmente trovato la serenità che cercava, lontano dalle offese, dalle telecamere, dall'odio diffuso sui social.

IL PERSONAGGIO

Quei 25 anni di carcere all'ex bambino soldato signore dei massacri

DOMENICO QUIRICO



Dominic Ongwen guarda il giudice che legge la sentenza alla Corte penale dell'Aja. Lampi attraversano i suoi occhi profondi, scuri in cui hai l'impressione di annegare. Omicidio: colpevole. Stupro: colpevole. Torture: colpevole. Rapimento di bambini soldato: colpevole. Messa in schiavitù per scopi sessuali: colpevole. Gravidanza forzata: colpevole.

FUOCO DELLA GUARDIA COSTIERA LIBICA

Spari sul peschereccio italiano, ferito il capitano

FABIO ALBANESE



GIACALONE - P.7

NAVI MILITARI DAVANTI ALL' ISOLA DI JERSEY

Brexit, la guerra della pesca tra Johnson e Macron

STEFANO STEFANINI



OLIVIERI/PINEL VAAIP

Andranno anche nel Mar cinese meridionale. Intanto Marina francese e Royal Navy si fronteggiano nelle pacifiche acque al largo dell'isola di Jersey. Meno

pacifiche per i pescherecci francesi che, per ripicca contro il divieto di pescarvi, hanno bloccato il porto di St. Heller, capitale dell'isola. - P.27 RIZZO - P.26

BUONGIORNO

Accidenti, non riesco a essere d'accordo coi cinque stelle nemmeno quando penso che abbiano ragione. Per esempio, penso abbiano ragione nel sostenere la scelta di Joe Biden di sospendere i brevetti dei vaccini, soprattutto penso non sia uno sfregio allo stato liberale. Paragonabile o no alla guerra (dibattito aperto e ozioso), la pandemia non si affronta con strumenti ordinari: il lockdown e il coprifuoco sono i casi più plateali delle limitazioni che lo Stato liberale si è dato per tutelare la propria sopravvivenza. Anche i finanziamenti eccezionali alle Big Pharma per lo sviluppo del vaccino o i freni alle esportazioni rientrano nel catalogo dei rimedi altrimenti impensabili. Ma quando il risultato griglia si sofferma sull'interpretazione pubeale - «fermiamo la logica del profitto» - rischio l'arresto cardiaco. E

La logica in soldoni

MATTIA FELTRI

che cosa bisogna promuovere? La logica del danno? Ora, non vorrei retrocedere al pubeale anche io, alla fase in cui si scopre con un eureka che senza profitto non c'è impresa, e quindi nemmeno farmaci. Mi limito a estendere il concetto di profitto, per sottrarlo all'immagine angusta del conto corrente: pure vincere il virus in tempi brevi rientra in una logica di profitto, e altrettanto lo è soccorrere l'India e altri paesi malmessi per contenere l'influenza cinese - intento meno nobile solo all'apparenza. Poi, se il concetto pare troppo elaborato, e vogliamo restare al volgare denaro, ecco, in settimane in cui il Movimento e la Calesaggio si scannano su 450 mila euro che il primo deve alla seconda, e col cavolo che glieli molla, io sulla logica del profitto ci andrei con qualche pudore.

Advertisement for ILMODOL pain relief medicine, including product images and text: 'CONTRO MAL DI SCHIENA, CERVICALE E DOLORI ARTICOLARI... LA TUA SALUTE AL CENTRO.'





## Il Piccolo

Trieste

le memorie dell' ex numero uno della torre del lloyd

### «L' Ente Porto credeva in Polis La città perse un' occasione»

L' ex Dc Zanetti, presidente dal '77 al '90: «Mancò un rapporto equilibrato anche con Iri e Regione». Il sindacalista Treu: «Noi critici per i volumi ritenuti eccessivi»

GIOVANNI TOMASIN

Quale fu l' origine di Polis negli anni Ottanta? Il dibattito riaperto sul fallimento del progetto porta altri testimoni del tempo a raccontare il loro punto di vista sui fatti. Tra questi Michele Zanetti, volto della Dc triestina e presidente dell' Ente autonomo del **Porto** di **Trieste** dal 1977 al 1990: «Ritengo di dover intervenire - afferma - in quanto sono probabilmente il solo sopravvissuto tra i componenti del Consiglio di amministrazione di Polis, di cui ero vicepresidente».

Il timore dell' ente portuale, spiega Zanetti, era che Generali spostasse a Ovest il suo baricentro: «Per **Trieste** il pericolo, temuto anche dai sindacati e poi materializzatosi, era di perdere la collocazione fisica di comparti essenziali dell' attività della grande società assicurativa che non disponeva qui di spazi adeguati». L' idea di una nuova sede in **Porto** vecchio era stata discussa dal presidente del **Porto** con i vertici della compagnia. L' Eapt mise a disposizione come strumento la società finanziaria Finporto, fondata da Zanetti («in seguito malamente gestita dai miei successori e tristemente disciolta», dice).

All' epoca la città, racconta l' ex presidente portuale, era percorsa da nuovi stimoli come la conferenza dell' Iri, che per impulso di Romano Prodi assicurava un potenziale impegno delle sue società. «Questo fermento risvegliò l' interesse competitivo di Fiat-Impresit - racconta Zanetti - che prontamente si inserì come socio della Finporto e fu promotrice con essa di Polis. Assieme ai miei collaboratori ero consapevole dell' importanza di collegare **Trieste** e il suo **porto** con l' universo economico e finanziario, nazionale ed internazionale, della Fiat».

Fu così, prosegue l' ex presidente, che il **Porto** si aprì alla cessione alla città di una porzione del **Porto** vecchio, «la più preziosa perché vicina alle Rive»: l' idea dell' Eapt era di mantenere in vita un terminale portuale dall' Adriaterminal al terrapieno di Barcola, lasciando la parte "nobile" dello scalo alle attività economiche.

In questo contesto «Polis aveva una committenza che poteva garantire un ritorno economico anche agli investitori privati, avendo tra i suoi obiettivi dichiarati la costruzione delle sedi di Generali, della Tripovich e dell' Ente **porto**, che avrebbe raggruppato gli uffici troppo dispersi».

Secondo Zanetti l' armonizzazione di Polis col Piano di bonifiche per la riqualificazione delle Rive fu meno agile di come raccontato: la richiesta di un controprogetto dello studio Semerani da parte del vicepresidente regionale Gianfranco Carbone, dice, «inserì un elemento di dubbio nei due soggetti privati di Polis che vedevano profilarsi un potenziale e sgradito conflitto locale».

I ricordi dell' ex presidente dell' Eapt si fermano al 1990, quando lasciò gli incarichi in **Porto**, «ma in conclusione mi sento di condividere la tesi che vede nella mancata intesa fra Generali e Fiat, aggiungerei anche nella mancanza di un rapporto equilibrato con l' Iri e la Regione, la causa di morte di Polis, che probabilmente sarebbe avvenuta poi con il terremoto provocato da Tangentopoli che avrebbe coinvolto e travolto Fiat Impresit». Conclude Zanetti: «Rimango



dell' idea che con il fallimento di quel progetto **Trieste** abbia perduto non solo la sede degli affari nazionali delle Generali, ma anche delle opportunità per attrarre altre iniziative economiche e confido che le attuali vicende di recupero dell' area, pur con i molti chiaroscuri che intravvedo da osservatore esterno, possano ridare alla città ed al suo **porto** quel ruolo e quella funzione che la storia e la geografia hanno loro affidato».



## Il Piccolo

### Trieste

---

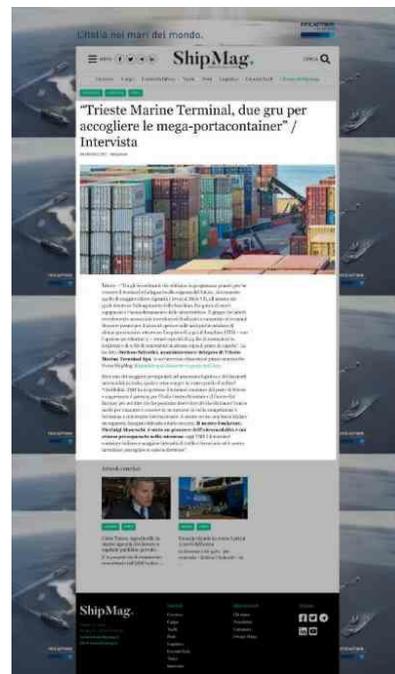
Rispolvera i suoi ricordi anche il sindacalista Roberto Treu, allora segretario generale Cgil **Trieste** e dipendente per 45 anni di Generali: «L' Adriaterminal era inaugurato da poco ed era costato miliardi di lire - dice -. La posizione del nostro sindacato era che si andasse a un trasferimento graduale del **Porto** vecchio alla città». Su Polis la Cgil aveva forti riserve: «Eravamo d' accordo sulla sede di Generali, che avrebbe rafforzato la sede triestina. Ma nella parte restante del progetto c' era una immissione di metri cubi per uffici che trovavamo spropositata per la città». La Cgil trovava «poco credibile» il progetto, spiega, anche perché «non prevedeva spazi per un' area a fruizione pubblica, né aree per il verde»: «Quando lo feci notare proposero di inserirvi piazza Libertà come area verde».

Non ultimo, aggiunge Treu, «in quel momento il **Porto** vecchio era zona demaniale e questo limitava di molto le possibilità di investimento. Non sarà un caso che anche ora, al di là dei proclami, gli investitori stranieri si fatica a trovarli».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Trieste Marine Terminal, due gru per accogliere le mega-portacontainer / Intervista

Trieste Fra gli investimenti che abbiamo in programma pensati per far crescere il terminal ed adeguarlo alle esigenze del futuro, sicuramente quello di maggior rilievo riguarda i lavori al Molo VII, all'interno dei quali rientrano l'allungamento della banchina, l'acquisto di nuovi equipment e l'ammodernamento delle infrastrutture. Il gruppo ha infatti recentemente annunciato investimenti finalizzati a consentire al terminal di essere pronto per il 2021 ad operare sulle navi portacontainer di ultima generazione, attraverso l'acquisto di 2 gru di banchina (STS) con l'opzione per ulteriori 2 aventi capacità di 24 file di contenitori in larghezza e di 9 file di contenitori in altezza sopra il ponte di coperta. Lo ha detto Stefano Selvatici, amministratore delegato di Trieste Marine Terminal Spa, in un'intervista rilasciata al primo numero dei Focus ShipMag disponibile gratuitamente a questo indirizzo. Siete uno dei maggiori protagonisti nel panorama logistico e dei trasporti intermodali in Italia, quale è stata sempre la vostra parola d'ordine? Credibilità. TMT ha in gestione il terminal container del porto di Trieste e rappresenta il gateway per l'Italia Centro Orientale e il Centro-Est Europa: per noi dire ciò che possiamo fare e fare ciò che diciamo è l'unico modo per rimanere e crescere in un mercato in cui la competizione è fortissima e con respiro internazionale. A nostro avviso non basta iniziare un rapporto, bisogna coltivarlo e farlo crescere. Il nostro fondatore, Pierluigi Maneschi, è stato un pioniere dell'intermodalità e noi stiamo proseguendo nella missione: oggi TMT è il terminal container italiano a maggiore intensità di traffico ferroviario ed è nostra intenzione proseguire su questa direttrice.



## Il Cvn ai creditori: paghiamo un terzo Crociere, il decreto passa senza novità

Lettera alle imprese per ristrutturare il debito

Alberto Zorzi

VENEZIA Una sorta di «concordato», ma fuori dalle aule di tribunale, con il pagamento di circa un terzo dei debiti. In attesa che il Cipe nei prossimi giorni (forse il 15) sblocchi i famosi 538 milioni degli interessi risparmiati sui mutui e che i lavori del Mose ripartano, consentendo così anche al Consorzio Venezia Nuova di rifiatore un po', è questa una delle ipotesi a cui sta lavorando il commissario liquidatore Massimo Miani. Nei giorni scorsi imprese, consulenti e collaudatori hanno ricevuto una lettera firmata dall'avvocato Stefano Ambrosini, consulente del Cvn, in cui si dice che per ristrutturare il debito e garantire il miglior soddisfacimento dei creditori, nei prossimi giorni ci sarà un incontro per fare il punto sul dare-avere: da un lato i crediti reclamati soprattutto dalle aziende, che sono circa 70 milioni (20 le consorziate, 50 le altre, in primis gli impiantisti), dall'altro i contro-crediti del Consorzio, che nei giorni scorsi aveva chiesto proprio ai «soci» di ripianare il «rosso» di 59 milioni. La frase chiave è però quella successiva: «Prospettiamo fin d'ora un'ipotesi di soddisfacimento del vostro credito nella misura indicativa del 30 per cento, da concretizzarsi entro 18 mesi dall'omologazione dell'accordo». Ipotesi che ha preoccupato le imprese, molte delle quali rischiano di saltare se dovessero perdere oltre due terzi dei soldi che avanzano.

Intanto prosegue il cammino alla Camera del decreto legge sulle grandi navi, che prevede un concorso di idee per trovare delle soluzioni definitive fuori dalla laguna. Il testo, come previsto, è passato senza ritocchi, dopo essere stato «blindato» dal governo, e dovrebbe arrivare al vaglio dell'aula già lunedì, per essere approvato tra martedì e mercoledì. A dare il via è stata la commissione Trasporti di Montecitorio, dopo aver ricevuto i vari pareri delle altre commissioni. In particolare quella Ambiente, in cui era relatore Nicola Pellicani, ha chiesto di affrontare al più presto il «dossier Venezia», tema caro al deputato dem: turismo, bonifiche, porto off-shore e anche la ripresa di quel centro sui cambiamenti climatici che si era arenato dopo che la legge di bilancio del 2019 aveva stanziato anche mezzo milione di euro per la sua partenza. Sulla stessa linea anche la Lega, che con i deputati veneziani Alex Bazzaro, Giorgia Andreuzza, Ketty Fogliani e Sergio Vallotto ha rilanciato la loro proposta di nuova legge speciale. «Riteniamo che quello delle grandi navi sia solo un punto di partenza e auspichiamo in tempi celeri l'apertura di una discussione molto più ampia su Venezia, con un intervento strutturale e risorse certe».

Stando sul tema delle grandi navi, Bazzaro ha poi annunciato che lunedì in aula presenterà un ordine del giorno per chiedere che il concorso di idee riguardi non solo ipotesi fuori laguna, ma anche interne, a partire da Marghera. In realtà il governo aveva stabilito che nella fase transitoria venissero usati i terminal container di Marghera, ma i protocolli Covid lo rendono quasi impossibili. E così quando dal 5 giugno torneranno le navi, ripartiranno dal tracciato contestato, quello che passa davanti a San Marco. «Un paradosso», protestano gli ambientalisti.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Agenzia per la laguna nelle sabbie mobili

*Possibile che il progetto venga accantonato dal nuovo governo. Il ministro Giovannini sarà a Venezia a fine maggio*

ALBERTO VITUCCIA.V.

Alberto Vitucci L' Autorità per la laguna va in archivio? Rumors e ipotesi sempre più forti circondano il futuro di quella che doveva essere la rivoluzione della governance della salvaguardia.

Nove mesi dopo l' approvazione del decreto in forma di urgenza da parte del governo Conte - convertito in legge dal Parlamento in ottobre - molte cose sono cambiate. Il governo, i ministri. E anche lo scenario in laguna. Possibile dunque che il grande progetto resti al palo. Una soluzione che consentirebbe di evitare conflitti tra poteri, come si è visto anche di recente, fra il Provveditorato alle Opere pubbliche e il commissario del Mose, tra il Comune e la Regione.

Dunque? Tra pochi giorni il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile Enrico Giovannini verrà a Venezia. Per inaugurare il Salone Nautico con il sindaco Luigi Brugnaro. Ma anche per vedere di persona la situazione delle grandi navi e le possibili alternative proposte, a Marghera, al Lido e in mare aperto.

E poi per visitare per la prima volta i cantieri del Mose.

La più grande opera pubblica italiana travolta da scandali sprechi, ritardi e lavori sbagliati. Adesso attaccata sott' acqua dalla corrosione.

Doveva essere conclusa e collaudata entro il 31 dicembre.

Non sarà così, perché troppe sono ancora le questioni irrisolte, a cominciare dalla manutenzione. E i cantieri fermi. Dal ministro potrebbe arrivare il segnale che molti a Venezia aspettano. Non era stata vista di buon occhio la novità dell' Autorità per la laguna. Meccanismo che dovrebbe unificare le competenze. Che in realtà riconsegna ai ministeri romani la potestà di decidere in laguna. Come si è visto, una strada che può portare a problemi di ogni tipo. Regione e Comune avevano protestato duramente per l' estromissione degli enti locali dalle scelte. Il nuovo presidente dovrebbe essere nominato dal Presidente del Consiglio. Scartata l' ipotesi Spitz - il ministero delle Funzione pubblica ha escluso che si possa affidare l' Autorità a un pensionato, già dirigente centrale del Demanio per molti anni - si cerca una figura adeguata. Competente, legata al territorio, estranea ai giochi e agli intrecci degli ultimi anni. Scelta non facile, con veti incrociati. Più semplice allora lasciare in vita il Provveditorato con a fianco il Comune. Sullo sfondo lo scioglimento del Consorzio Venezia Nuova, che però ha debiti per centinaia di milioni. E il commissario liquidatore attende soldi da Roma. 538 milioni, che non potranno essere affidati soltanto al Mose o al pagamento dei debiti del Consorzio. Come gli altri 5493 finora assegnati dovranno comprendere anche gli interventi in laguna prevista dal Piano Europa e mai avviati. Infine, il rebus grandi navi.

Si lavora al bando internazionale per trovare la soluzione definitiva. L' Autorità portuale, che adesso vedrà l' arrivo del nuovo presidente Fulvio Lino Di Blasio. Un tecnico che arriva da Taranto. Sul porto e le navi la commissione Trasporti della Camera ha espresso il parere che adesso dovrà andare in aula martedì. Relatore il deputato veneziano del Pd Nicola Pellicani. Che ha chiesto uno studio sugli effetti del passaggio delle grandi navi in laguna e in bacino San



Marco. La soluzione dell' emergenza lavoro a Marghera e l' avvio in tempi rapidi del Centro studi sui cambiamenti climatici.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Pagina 29

## Grandi navi, la Lega chiede un nuovo decreto

*Via libera in commissione alla Camera del disegno di legge che prevede un concorso di idee per costruire il porto offshore*

IL DISEGNO DI LEGGE VENEZIA Passa a maggioranza in commissione trasporti della Camera il disegno di legge per portare le grandi navi fuori dalla laguna. I parlamentari si sono districati in una selva di 63 emendamenti, molti dei quali ritenuti inammissibili fin dalla prima discussione. Emendamenti che alla fine sono stati in gran parte ritirati dalla coalizione dominante, visto che c'era l'accordo di mantenere il testo inalterato per evitare una terza riletture al Senato e rischiare la decadenza del provvedimento che va approvato entro fine mese.

Ma alla Lega non basta e Alex Bazzaro, deputato e consigliere comunale veneziano, lo considera solo un punto di partenza: annuncia infatti un ordine del giorno per impegnare il Governo all'apertura di una discussione molto più ampia su Venezia, «che affronti la questione della Legge speciale per la salvaguardia della città, in cui chiediamo un intervento strutturale e risorse certe per rilanciare l'economia e il turismo, attraverso opere di compensazione e manutenzione.

Venezia è patrimonio nazionale e ci opereremo affinché il tema sia messo sul tavolo, perché riteniamo sia nell'interesse del Paese». Non è escluso dunque che venga riproposto in altri termini lo scavo del Canale Vittorio Emanuele e l'ipotesi Marghera, caldeggiata dal Comitato del 2017 e gradita alla Giunta Brugnaro. Il tutto da inserire in un nuovo decreto successivo alla legge in corso di approvazione.

IL PARERE Favorevole anche il parere (consultivo) della commissione ambiente, in cui il deputato pd Nicola Pellicani - relatore - ha ricordato la necessità di procedere anche con l'attivazione in tempi rapidi del centro di studio e ricerca sui cambiamenti climatici già istituito con la legge di bilancio 2019 e per il quale è autorizzata una spesa di 500 mila euro per il 2020.

La commissione Ambiente chiede anche un monitoraggio del traffico navale in canale dei Petroli, con attenzione sugli effetti sull'ecosistema, oltre che sulla stabilità delle fondazioni del patrimonio monumentale di Venezia, con una stima delle possibili ripercussioni del transito delle navi passeggeri in bacino San Marco e in Canale della Giudecca.

Tra l'altro la commissione Trasporti ha preso atto anche di un rilievo di possibile incostituzionalità del disegno di legge in fieri, essendoci ancora aperta la procedura di comparazione delle alternative rispetto al decreto Clini Passera, ma poi l'argomento non è stato approfondito.

GLI EMENDAMENTI Tra i più critici l'onorevole Carlo De Girolamo (Gruppo misto-Centro democratico) che vorrebbe fissare dei paletti più rigidi, ad esempio il termine che entro tre anni dall'entrata in vigore della legge venga vietata la contemporanea presenza nella Laguna di Venezia di più di due navi passeggeri di stazza superiore alle 40 mila tonnellate. E che trascorsi tre anni dal concorso di idee - tutelandosi dal fatto che il concorso internazionale possa durare molto di più - dovrebbero essere comunque vietati i transiti in canale della Giudecca delle navi superiori a quella stazza.

L'onorevole Arianna Spessotto (Gruppo misto, l'alternativa c'è) chiede un maggior impegno sulla compatibilità delle

RAFFAELLA VITTADELLO



navi introducendo la classe Venezia e la fissazione del perimetro lagunare. Emendamenti interessanti, ma vani, se come da copione la maggioranza li boccherà tutti per procedere all' approvazione del testo inalterato e alla successiva conversione del decreto di legge.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La crisi fa crollare i traffici del porto

IL BILANCIO VENEZIA Tempo di bilanci, per il porto, alla vigilia dell'insediamento del nuovo presidente Fulvio Lino Di Blasio. Il commissario uscente **Cinzia Zincone** sottolinea come solo con la ripartenza del turismo e la ripresa dalla crisi economica si potrà tornare ai livelli pre-Covid. Mentre per il traffico dei container la partita è legata allo scavo dei canali per garantirne la navigabilità.

Il volume di traffici in entrata e in uscita a Venezia ha registrato un totale di oltre 5milioni e mezzo di tonnellate, con un -5%, più contenuto rispetto alla diminuzione registrata nello stesso periodo del 2020.

Da marzo 2021 infatti ha preso avvio una fase di rimbalzo, per cui il porto lagunare, in linea con gli altri porti italiani simili per caratteristiche, continua a registrare una riduzione generale dei traffici (pari al -8,9% dal 2019 ad oggi) riconducibile alla crisi economica determinata dalla pandemia.

Da aprile 2020 a marzo 2021, rispetto ai 12 mesi precedenti, flessione in tutti i settori merceologici per cause indipendenti dalle attività del porto, piuttosto riconducibile, nel caso dei carburanti al blocco del trasporto aereo e automobilistico dovuto alla pandemia, in quello dei prodotti agroalimentari e siderurgici all'andamento della situazione economica generale. In calo il settore container che perde il 13% (-77.263) a causa anche delle strategie armatoriali (come la riduzione dell'offerta di stiva e il conseguente innalzamento dei noli, la concentrazione negli scali Hub per un effetto di economia di scala), e dell'abbandono della linea diretta con la Cina che il Porto sta cercando di recuperare grazie all'operazione di scavo del canale Malamocco-Marghera. In ogni caso, anche con canali dragati, non potrebbero arrivare in laguna portacontainer superiori alle 8500 Teu. Annullato il traffico crocieristico (-100%) che ripartirà solo a fine mese.

A Chioggia invece si registra un +25,4 per cento di volume di traffici in entrata e in uscita con 276mila tonnellate movimentate. Un segno positivo legato però all'annullamento dei traffici nello stesso periodo del 2020.

Nei primi tre mesi del 2021 risulta in aumento del 33,7% il general cargo. Nel confronto anno su anno, dal 2019 ad oggi, anche per Chioggia si continua a registrare una riduzione generale dei traffici pari a -19,2%.

Nel periodo aprile 2020-marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo2020 si registra un calo del 19.2% delle movimentazioni totali imputabili per lo più alla diminuzione di prodotti siderurgici e merci varie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i dati dei traffici

## Porto, i prime tre mesi segnano un meno 4,9% «Calo più contenuto»

Continua il calo dell'attività del Porto di Venezia, anche se in misura minore rispetto all'anno precedente.

Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2021 si attesta infatti su 5.514.867 tonnellate con una flessione del 4,9 per cento, più contenuta rispetto a quella registrata negli stessi mesi dell'anno scorso.

Dal mese di marzo 2021 infatti ha preso avvio una fase di rimbalzo per effetto del lockdown totale dello scorso anno.

Il porto lagunare, in linea con gli altri porti italiani comparabili sotto un profilo di mercato e funzionale, continua tuttavia a registrare una riduzione generale dei traffici (pari al -8,9 per cento dal 2019 ad oggi) riconducibile alla crisi economica determinata dalla pandemia. Rispetto al primo trimestre del 2020 le rinfuse liquide segnano un -8,7 per cento (-194 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul +10,5% (+126 mila tonnellate) e con i prodotti cerealicoli e siderurgici a segnare rispettivamente un +17,4% e un +31,8%. Nel periodo aprile 2020-marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo 2020 si registra una flessione in tutti i settori merceologici. In calo il settore container che perde 13 punti percentuali (-77.263).

Di segno negativo anche il traffico crocieristico (-100 per cento) che inizierà a riavviarsi auspicabilmente a partire da giugno con la ripresa dell'attività. Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di C hioggia nei primi tre mesi del 2021, invece, si attesta sulle 276mila tonnellate, +25,4%.

Un segno positivo legato però all'annullamento dei traffici conosciuto nello stesso periodo del 2020.

«I porti veneti», commenta il commissario straordinario **Cinzia Zincone**, «stanno scontando una riduzione dei traffici che riguarda un po' tutti i settori merceologici connessa alla crisi economica da Covid 19. Si intravedono però interessanti segnali di ripresa. Per il porto veneziano diventa fondamentale la ripresa del settore container; ripresa subordinata nel breve e medio periodo alla possibilità di proseguire con i dragaggi manutentivi».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Porti: Venezia, inizio 2021 in flessione del 4,9%

*Sistema crocieristico stop al 100%, ma ora riparte*

Il volume di traffici in entrata e in uscita dal **porto** di **Venezia** nel primo trimestre 2021 si attesta su 5.514.867 tonnellate, con una flessione del 4,9% , più contenuta rispetto a quella registrata negli stessi mesi del 2020. A partire dal mese di marzo 2021 infatti ha preso avvio una fase di rimbalzo, per effetto del lockdown totale dello scorso anno. Il **porto** lagunare, in linea con gli altri porti italiani comparabili sotto un profilo di mercato e funzionale, continua tuttavia a registrare una riduzione generale dei traffici (pari al -8,9% dal 2019 ad oggi) riconducibile alla crisi economica determinata dalla pandemia. Rispetto al primo trimestre del 2020 le rinfuse liquide segnano un -8,7% (-194 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul +10,5% (+ 126 mila tonnellate) e con i prodotti cerealicoli e siderurgici a segnare rispettivamente un +17,4% e un +31,8%. Il general cargo registra un -9,1% (pari a -217 mila tonnellate). Di segno negativo anche il traffico crocieristico (-100%) che inizierà a riavviarsi auspicabilmente a partire da giugno con la ripresa dell' attività. (ANSA).



## Porto Venezia: tra gennaio-marzo 2021 flessione contenuta dei traffici rispetto a primo trimestre 2020

(FERPRESS) **Venezia**, 6 MAG Il volume di traffici in entrata e in uscita dal **porto** di **Venezia** nel primo trimestre 2021 si attesta su 5.514.867 tonnellate con una flessione del 4,9% più contenuta rispetto a quella registrata negli stessi mesi dell'anno scorso. A partire dal mese di marzo 2021 infatti ha preso avvio una fase di rimbalzo per effetto del lockdown totale dello scorso anno. Il **porto** lagunare, in linea con gli altri porti italiani comparabili sotto un profilo di mercato e funzionale, continua tuttavia a registrare una riduzione generale dei traffici (pari al -8,9% dal 2019 ad oggi) riconducibile alla crisi economica determinata dalla pandemia. Rispetto al primo trimestre del 2020 le rinfuse liquide segnano un -8,7% (-194 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul +10,5% (+ 126 mila tonnellate) e con i prodotti cerealicoli e siderurgici a segnare rispettivamente un +17,4% e un +31,8%. Il general cargo registra un -9,1% (pari a -217 mila tonnellate). Nel periodo aprile 2020-marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo 2020 si registra una flessione in tutti i settori merceologici che risulta riconducibile, nel caso dei prodotti petroliferi in

generale alla minore attività legata al trasporto aereo e automobilistico dovuta alle restrizioni da pandemia, in quello dei prodotti agroalimentari e siderurgici all'andamento della situazione economica generale e per quanto riguarda il settore carbonifero alla Strategia Energetica Nazionale e quindi indipendenti dalle dinamiche portuali di **Venezia**. In calo il settore container che perde 13 punti percentuali (-77.263). Tale contrazione è dovuta alle strategie armatoriali (nella fattispecie la riduzione dell'offerta di stiva e il conseguente innalzamento dei noli, la concentrazione negli scali Hub per un effetto di economia di scala), dall'abbandono della linea diretta con il Far East che AdSP MAS sta cercando di recuperare grazie all'operazione di escavo manutentivo del canale Malamocco-Marghera in corso, e infine dalla morfologia dello scalo veneziano che non consente, anche in presenza di canali dragati, l'arrivo di portacontainer superiori alle 8500 Teu. Di segno negativo anche il traffico crocieristico (-100%) che inizierà a riavviarsi auspicabilmente a partire da giugno con la ripresa dell'attività. Il volume di traffici in entrata e in uscita dal **porto** clodiense nei primi tre mesi del 2021, invece, si attesta sulle 276 mila tonnellate, + 25,4%. Un segno positivo legato però all'annullamento dei traffici conosciuti nello stesso periodo del 2020. Nei primi tre mesi del 2021 risulta in aumento del 33,7% il general cargo. Nel confronto anno su anno, dal 2019 ad oggi, anche per Chioggia si continua a registrare una riduzione generale dei traffici pari a -19,2%. Nel periodo aprile 2020-marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo 2020 si registra un calo del 19,2% delle movimentazioni totali imputabili per lo più alla diminuzione di prodotti siderurgici e merci varie. Cinzia Zincone, Commissario straordinario dell'AdSP MAS commenta così i dati: I porti veneti stanno scontando una riduzione dei traffici che riguarda un po' tutti i settori merceologici connessa alla crisi economica da Covid 19. Si intravedono però interessanti segnali di ripresa. Nei primi mesi di quest'anno, infatti, i dati mostrano una flessione più contenuta rispetto a quella registrata nello stesso periodo dello scorso anno che interpretiamo come l'avvio di una fase di rimbalzo che fa seguito però alla caduta di produttività registrata a partire da marzo 2020. Ci attendiamo, soprattutto per i settori che incidono maggiormente in questo trend negativo perché strettamente connessi all'andamento dell'economia, un rapido ritorno ai livelli pre-pandemia grazie alla piena ripartenza di tutte le attività. È importante sottolineare che per il **porto** veneziano diventa fondamentale la





## FerPress

Venezia

---

proseguire con i dragaggi manutentivi e al recupero della linea diretta con l'estremo oriente non appena aumenterà la domanda. È chiaro che sarà necessario affrontare la sfida imposta dal gigantismo navale che si potrà vincere solo accogliendo le promesse del Governo di proiettare il **porto** anche fuori dalla laguna.

### IL PORTO DI VENEZIA REGISTRA UNA FLESSIONE CONTENUTA DEI TRAFFICI (-4,9%) RISPETTO A QUELLA DEI PRIMI TRE MESI DEL 2020

Redazione

Dati porti di Venezia e Chioggia primo trimestre 2021 **Zincone**: 'Per alcuni settori prevediamo un ritorno ai livelli pre-pandemia solo con la ripartenza del turismo e la ripresa dalla crisi economica. Per il traffico container dobbiamo essere messi nelle condizioni di proseguire con gli escavi.' Venezia -Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2021 si attesta su 5.514.867 tonnellate con una flessione del 4,9% più contenuta rispetto a quella registrata negli stessi mesi dell' anno scorso. A partire dal mese di marzo 2021 infatti ha preso avvio una fase di rimbalzo per effetto del lockdown totale dello scorso anno. Il porto lagunare, in linea con gli altri porti italiani comparabili sotto un profilo di mercato e funzionale, continua tuttavia a registrare una riduzione generale dei traffici (pari al -8,9% dal 2019 ad oggi) riconducibile alla crisi economica determinata dalla pandemia. Rispetto al primo trimestre del 2020 le rinfuse liquide segnano un -8,7% (-194 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul +10,5% (+ 126 mila tonnellate) e con i prodotti cerealicoli e siderurgici a segnare rispettivamente un +17,4% e un +31,8%. Il general cargo registra un

-9,1% (pari a -217 mila tonnellate). Nel periodo aprile 2020-marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo2020 si registra una flessione in tutti i settori merceologici che risulta riconducibile, nel caso dei prodotti petroliferi in generale alla minore attività legata al trasporto aereo e automobilistico dovuta alle restrizioni da pandemia, in quello dei prodotti agroalimentari e siderurgici all' andamento della situazione economica generale e per quanto riguarda il settore carbonifero alla Strategia Energetica Nazionale e quindi indipendenti dalle dinamiche portuali di Venezia. In calo il settore container che perde 13 punti percentuali (-77.263). Tale contrazione è dovuta alle strategie armatoriali (nella fattispecie la riduzione dell' offerta di stiva e il conseguente innalzamento dei noli, la concentrazione negli scali Hub per un effetto di economia di scala), dall' abbandono della linea diretta con il Far East che AdSP MAS sta cercando di recuperare grazie all' operazione di escavo manutentivo del canale Malamocco-Marghera in corso, e infine dalla morfologia dello scalo veneziano che non consente, anche in presenza di canali dragati, l' arrivo di portacontainer superiori alle 8500 Teu. Di segno negativo anche il traffico crocieristico (-100%) che inizierà a riavviarsi auspicabilmente a partire da giugno con la ripresa dell' attività. Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto clodiense nei primi tre mesi del 2021, invece, si attesta sulle 276mila tonnellate, + 25,4%. Un segno positivo legato però all' annullamento dei traffici conosciuti nello stesso periodo del 2020. Nei primi tre mesi del 2021 risulta in aumento del 33,7% il general cargo. Nel confronto anno su anno, dal 2019 ad oggi, anche per Chioggia si continua a registrare una riduzione generale dei traffici pari a -19,2%. Nel periodo aprile 2020-marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo2020 si registra un calo del 19.2% delle movimentazioni totali imputabili per lo più alla diminuzione di prodotti siderurgici e merci varie. **Cinzia Zincone**, Commissario straordinario dell' AdSP MAS commenta così i dati: 'I porti veneti stanno scontando una riduzione dei traffici che riguarda un po' tutti i settori merceologici connessa alla crisi economica da Covid 19. Si intravedono però interessanti segnali di ripresa. Nei primi mesi di quest' anno, infatti, i dati mostrano una flessione più contenuta rispetto a quella registrata nello stesso periodo dello scorso anno che interpretiamo come l' avvio di una fase di rimbalzo che fa



seguito però alla caduta di produttività registrata a partire da marzo 2020. Ci attendiamo, soprattutto per i settori che incidono maggiormente in questo trend negativo perché strettamente connessi all' andamento dell' economia, un rapido ritorno ai livelli pre-pandemia

---



## Il Nautilus

### Venezia

---

grazie alla piena ripartenza di tutte le attività. E' importante sottolineare che per il porto veneziano diventa fondamentale la ripresa del settore container; ripresa subordinata nel breve e medio periodo alla possibilità di proseguire con i dragaggi manutentivi e al recupero della linea diretta con l' estremo oriente non appena aumenterà la domanda. È chiaro che sarà necessario affrontare la sfida imposta dal gigantismo navale che si potrà vincere solo accogliendo le promesse del Governo di proiettare il porto anche fuori dalla laguna.'

# Informare

## Venezia

### Nel primo trimestre del 2021 il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -4,9%

Calo delle merci varie e delle rinfuse liquide. Tornano in crescita le rinfuse solide Nel primo trimestre del 2021, per il decimo periodo trimestrale consecutivo, il traffico delle merci movimentato dal **porto** di **Venezia** ha registrato una flessione essendo ammontato a 5,51 milioni di tonnellate, con un calo del -4,9% sul primo trimestre dello scorso anno, di cui 4,40 milioni di tonnellate di merci allo sbarco (-3,1%) e 1,12 milioni di tonnellate all' imbarco (-11,3%). Il traffico complessivo delle merci varie, in diminuzione ormai da sei trimestri, ha totalizzato 2,17 milioni di tonnellate (-9,1%), di cui 1,23 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-11,6%) realizzate con una movimentazione di container pari a 124mila teu (-11,5%), 400mila tonnellate di rotabili (+0,1%) e 545mila tonnellate di altre merci varie (-9,5%). Il traffico delle rinfuse secche, invece, ha concluso un periodo di nove trimestri di trend negativo segnando un incremento del +10,5% essendo state movimentate globalmente 1,33 milioni di tonnellate, incluse 450mila tonnellate di prodotti metallurgici (+7,4%), 301mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-10,0%), 134mila tonnellate di carbone e lignite (-8,4%), 113mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+20,7%), 80mila tonnellate di cereali (+17,4%), 45mila tonnellate di prodotti chimici (+31,8%) e 206mila tonnellate di altre rinfuse solide (+93,1%). Le rinfuse liquide sono calate del -8,7% attestandosi a 2,02 milioni di tonnellate, di cui 1,69 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-9,7%), 275mila tonnellate di prodotti chimici (+0,1%) e 49mila tonnellate di altri carichi liquidi (-18,7%). Sempre fermo il traffico crocieristico rispetto a quasi 6mila passeggeri nel primo trimestre del 2020.

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

8 maggio 2021

**Nel primo trimestre del 2021 il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -4,9%**

**Calo delle merci varie e delle rinfuse liquide. Tornano in crescita le rinfuse solide**

— Nel primo trimestre del 2021, per il decimo periodo trimestrale consecutivo, il traffico delle merci movimentato dal porto di Venezia ha registrato una flessione essendo ammontato a 5,51 milioni di tonnellate, con un calo del -4,9% sul primo trimestre dello scorso anno, di cui 4,40 milioni di tonnellate di merci allo sbarco (-3,1%) e 1,12 milioni di tonnellate all'imbarco (-11,3%).

Il traffico complessivo delle merci varie, in diminuzione ormai da sei trimestri, ha totalizzato 2,17 milioni di tonnellate (-9,1%), di cui 1,23 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-11,6%) realizzate con una movimentazione di container pari a 124mila teu (-11,5%), 400mila tonnellate di rotabili (+0,1%) e 545mila tonnellate di altre merci varie (-9,5%).

Il traffico delle rinfuse secche, invece, ha concluso un periodo di nove trimestri di trend negativo segnando un incremento del +10,5% essendo state movimentate globalmente 1,33 milioni di tonnellate, incluse 450mila tonnellate di prodotti metallurgici (+7,4%), 301mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-10,0%), 134mila tonnellate di carbone e lignite (-8,4%), 113mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+20,7%), 80mila tonnellate di cereali (+17,4%), 45mila tonnellate di prodotti chimici (+31,8%) e 206mila tonnellate di altre rinfuse solide (+93,1%).

Le rinfuse liquide sono calate del -8,7% attestandosi a 2,02 milioni di tonnellate, di cui 1,69 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-9,7%), 275mila tonnellate di prodotti chimici (+0,1%) e 49mila tonnellate di altri carichi liquidi (-18,7%).

Sempre fermo il traffico crocieristico rispetto a quasi 6mila passeggeri nel primo trimestre del 2020.

**Porto di Venezia**  
Traffico merci in TEU e tonnellate

Categoria	2020	2021	%
Incarico	1.12	1.12	-11,3%
Sbarco	4.40	4.40	-3,1%
Totale	5.51	5.51	-4,9%

**Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Scaricali e scaricali gratis.**

**Fonte di tutti gli allegati**  
Incarico Sbarco Totale

## Dati porti di Venezia e Chioggia primo trimestre 2021: il Porto di Venezia registra una flessione contenuta dei traffici (-4,9%) rispetto a quella dei primi tre mesi del 2020

**Zincone:** "Per alcuni settori prevediamo un ritorno ai livelli pre-pandemia solo con la ripartenza del turismo e la ripresa dalla crisi economica. Per il traffico container dobbiamo essere messi nelle condizioni di proseguire con gli escavi." Venezia, 06 maggio 2021 - Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2021 si attesta su 5.514.867 tonnellate con una flessione del 4,9% più contenuta rispetto a quella registrata negli stessi mesi dell' anno scorso. A partire dal mese di marzo 2021 infatti ha preso avvio una fase di rimbalzo per effetto del lockdown totale dello scorso anno. Il porto lagunare, in linea con gli altri porti italiani comparabili sotto un profilo di mercato e funzionale, continua tuttavia a registrare una riduzione generale dei traffici (pari al -8,9% dal 2019 ad oggi) riconducibile alla crisi economica determinata dalla pandemia. Rispetto al primo trimestre del 2020 le rinfuse liquide segnano un -8,7% ( - 194 mila tonnellate ), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul +10,5% ( + 126 mila tonnellate) e con i prodotti cerealicoli e siderurgici a segnare rispettivamente un +17,4% e un +31,8%. Il general cargo registra un -9,1% ( pari a -217 mila tonnellate). Nel periodo aprile 2020-marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo2020 si registra una flessione in tutti i settori merceologici che risulta riconducibile, nel caso dei prodotti petroliferi in generale alla minore attività legata al trasporto aereo e automobilistico dovuta alle restrizioni da pandemia, in quello dei prodotti agroalimentari e siderurgici all' andamento della situazione economica generale e per quanto riguarda il settore carbonifero alla Strategia Energetica Nazionale e quindi indipendenti dalle dinamiche portuali di Venezia. In calo il settore container che perde 13 punti percentuali (- 77.263) . Tale contrazione è dovuta alle strategie armatoriali (nella fattispecie la riduzione dell' offerta di stiva e il conseguente innalzamento dei noli, la concentrazione negli scali Hub per un effetto di economia di scala), dall' abbandono della linea diretta con il Far East che AdSP MAS sta cercando di recuperare grazie all' operazione di escavo manutentivo del canale Malamocco-Marghera in corso, e infine dalla morfologia dello scalo veneziano che non consente, anche in presenza di canali dragati, l' arrivo di portacontainer superiori alle 8500 Teu. Di segno negativo anche il traffico crocieristico (-100%) che inizierà a riavviarsi auspicabilmente a partire da giugno con la ripresa dell' attività. Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto clodiense nei primi tre mesi del 2021, invece, si attesta sulle 276mila tonnellate , + 25,4%. Un segno positivo legato però all' annullamento dei traffici conosciuto nello stesso periodo del 2020. Nei primi tre mesi del 2021 risulta in aumento del 33,7% il general cargo. Nel confronto anno su anno, dal 2019 ad oggi, anche per Chioggia si continua a registrare una riduzione generale dei traffici pari a -19,2%. Nel periodo aprile 2020-marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo2020 si registra un calo del 19.2% delle movimentazioni totali imputabili per lo più alla diminuzione di prodotti siderurgici e merci varie. **Cinzia Zincone** , Commissario straordinario dell' AdSP MAS commenta così i dati : "I porti veneti stanno scontando una riduzione dei traffici che riguarda un po' tutti i settori merceologici connessa alla crisi economica da Covid 19. Si intravedono però interessanti segnali di ripresa. Nei primi mesi di quest' anno, infatti, i dati mostrano una flessione più contenuta rispetto a quella registrata nello stesso periodo dello scorso anno che interpretiamo come l' avvio di una fase di rimbalzo che fa seguito però alla caduta di produttività registrata a partire da marzo 2020. Ci attendiamo, soprattutto per i settori che



incidono maggiormente in questo trend negativo perché strettamente connessi all' andamento dell' economia, un rapido ritorno ai livelli pre-pandemia



## Informatore Navale

Venezia

---

grazie alla piena ripartenza di tutte le attività. E' importante sottolineare che per il porto veneziano diventa fondamentale la ripresa del settore container; ripresa subordinata nel breve e medio periodo alla possibilità di proseguire con i dragaggi manutentivi e al recupero della linea diretta con l' estremo oriente non appena aumenterà la domanda. È chiaro che sarà necessario affrontare la sfida imposta dal gigantismo navale che si potrà vincere solo accogliendo le promesse del Governo di proiettare il porto anche fuori dalla laguna."

## Flessione di traffici nel porto di Venezia

Redazione

VENEZIA Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2021 si attesta su 5.514.867 tonnellate con una flessione del 4,9% più contenuta rispetto a quella registrata negli stessi mesi dell'anno scorso. A partire dal mese di Marzo 2021 infatti ha preso avvio una fase di rimbalzo per effetto del lockdown totale dello scorso anno. Il porto lagunare, in linea con gli altri porti italiani comparabili sotto un profilo di mercato e funzionale, continua tuttavia a registrare una riduzione generale dei traffici (pari al -8,9% dal 2019 ad oggi) riconducibile alla crisi economica determinata dalla pandemia. Rispetto al primo trimestre del 2020 le rinfuse liquide segnano un -8,7% (-194 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul +10,5% (+ 126 mila tonnellate) e con i prodotti cerealicoli e siderurgici a segnare rispettivamente un +17,4% e un +31,8%. Il general cargo registra un -9,1% (pari a -217 mila tonnellate). Nel periodo Aprile 2020-Marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo2020 si registra una flessione in tutti i settori merceologici che risulta riconducibile, nel caso dei prodotti petroliferi in generale alla minore attività legata al trasporto aereo e automobilistico dovuta alle restrizioni da pandemia, in quello dei prodotti agroalimentari e siderurgici all'andamento della situazione economica generale e per quanto riguarda il settore carbonifero alla Strategia Energetica Nazionale e quindi indipendenti dalle dinamiche portuali di Venezia. In calo il settore container che perde 13 punti percentuali (-77.263). Tale contrazione è dovuta alle strategie armatoriali (nella fattispecie la riduzione dell'offerta di stiva e il conseguente innalzamento dei noli, la concentrazione negli scali Hub per un effetto di economia di scala), dall'abbandono della linea diretta con il Far East che **AdSP** MAS sta cercando di recuperare grazie all'operazione di escavo manutentivo del canale Malamocco-Marghera in corso, e infine dalla morfologia dello scalo veneziano che non consente, anche in presenza di canali dragati, l'arrivo di portacontainer superiori alle 8500 teu. Di segno negativo anche il traffico crocieristico (-100%) che inizierà a riavviarsi auspicabilmente a partire da giugno con la ripresa dell'attività. Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto clodiense nei primi tre mesi del 2021, invece, si attesta sulle 276mila tonnellate, + 25,4%. Un segno positivo legato però all'annullamento dei traffici conosciuto nello stesso periodo del 2020. Nei primi tre mesi del 2021 risulta in aumento del 33,7% il general cargo. Nel confronto anno su anno, dal 2019 ad oggi, anche per Chioggia si continua a registrare una riduzione generale dei traffici pari a -19,2%. Nel periodo Aprile 2020-Marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo Aprile 2019-Marzo2020 si registra un calo del 19.2% delle movimentazioni totali imputabili per lo più alla diminuzione di prodotti siderurgici e merci varie. Cinzia Zincone, Commissario straordinario dell'**AdSp** MAS commenta così i dati: I porti veneti stanno scontando una riduzione dei traffici che riguarda un po' tutti i settori merceologici connessa alla crisi economica da Covid 19. Si intravedono però interessanti segnali di ripresa. Nei primi mesi di quest'anno, infatti, i dati mostrano una flessione più contenuta rispetto a quella registrata nello stesso periodo dello scorso anno che interpretiamo come l'avvio di una fase di rimbalzo che fa seguito però alla caduta di produttività registrata a partire da marzo 2020. Ci attendiamo, soprattutto per i settori che incidono maggiormente in questo trend negativo perché strettamente connessi all'andamento dell'economia, un rapido ritorno ai livelli pre-pandemia grazie



alla piena ripartenza di tutte le attività. E' importante sottolineare che per il porto veneziano diventa fondamentale la ripresa del settore container; ripresa subordinata nel breve e medio periodo alla possibilità di proseguire con i dragaggi manutentivi e al recupero della



## Messaggero Marittimo

Venezia

---

linea diretta con l'estremo oriente non appena aumenterà la domanda. È chiaro che sarà necessario affrontare la sfida imposta dal gigantismo navale che si potrà vincere solo accogliendo le promesse del Governo di proiettare il porto anche fuori dalla laguna.

### Primo trimestre 2021 per i porti di Venezia e Chioggia

Il porto di Venezia registra una flessione contenuta dei traffici (-4,9%) rispetto a quella dei primi tre mesi del 2020. **Zincone**: "Per alcuni settori prevediamo un ritorno ai livelli pre-pandemia solo con la ripartenza del turismo e la ripresa dalla crisi economica. Per il traffico container dobbiamo essere messi nelle condizioni di proseguire con gli escavi." Venezia, 06 maggio 2021 - Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2021 si attesta su 5.514.867 tonnellate con una flessione del 4,9% più contenuta rispetto a quella registrata negli stessi mesi dell' anno scorso. A partire dal mese di marzo 2021 infatti ha preso avvio una fase di rimbalzo per effetto del lockdown totale dello scorso anno. Il porto lagunare, in linea con gli altri porti italiani comparabili sotto un profilo di mercato e funzionale, continua tuttavia a registrare una riduzione generale dei traffici (pari al -8,9% dal 2019 ad oggi) riconducibile alla crisi economica determinata dalla pandemia. Rispetto al primo trimestre del 2020 le rinfuse liquide segnano un -8,7% ( - 194 mila tonnellate ), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul +10,5% ( + 126 mila tonnellate) e con i prodotti cerealicoli e siderurgici a segnare rispettivamente un +17,4% e un +31,8%. Il general cargo registra un -9,1% ( pari a -217 mila tonnellate). Nel periodo aprile 2020-marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo2020 si registra una flessione in tutti i settori merceologici che risulta riconducibile, nel caso dei prodotti petroliferi in generale alla minore attività legata al trasporto aereo e automobilistico dovuta alle restrizioni da pandemia, in quello dei prodotti agroalimentari e siderurgici all' andamento della situazione economica generale e per quanto riguarda il settore carbonifero alla Strategia Energetica Nazionale e quindi indipendenti dalle dinamiche portuali di Venezia. In calo il settore container che perde 13 punti percentuali (- 77.263) . Tale contrazione è dovuta alle strategie armatoriali (nella fattispecie la riduzione dell' offerta di stiva e il conseguente innalzamento dei noli, la concentrazione negli scali Hub per un effetto di economia di scala), dall' abbandono della linea diretta con il Far East che AdSP MAS sta cercando di recuperare grazie all' operazione di escavo manutentivo del canale Malamocco-Marghera in corso, e infine dalla morfologia dello scalo veneziano che non consente, anche in presenza di canali dragati, l' arrivo di portacontainer superiori alle 8500 Teu. Di segno negativo anche il traffico crocieristico (-100%) che inizierà a riavviarsi auspicabilmente a partire da giugno con la ripresa dell' attività. Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto clodiense nei primi tre mesi del 2021, invece, si attesta sulle 276mila tonnellate , + 25,4%. Un segno positivo legato però all' annullamento dei traffici conosciuto nello stesso periodo del 2020. Nei primi tre mesi del 2021 risulta in aumento del 33,7% il general cargo. Nel confronto anno su anno, dal 2019 ad oggi, anche per Chioggia si continua a registrare una riduzione generale dei traffici pari a -19,2%. Nel periodo aprile 2020-marzo 2021, ovvero negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo2020 si registra un calo del 19.2% delle movimentazioni totali imputabili per lo più alla diminuzione di prodotti siderurgici e merci varie. **Cinzia Zincone** , Commissario straordinario dell' AdSP MAS commenta così i dati : "I porti veneti stanno scontando una riduzione dei traffici che riguarda un po' tutti i settori merceologici connessa alla crisi economica da Covid 19. Si intravedono però interessanti segnali di ripresa. Nei primi mesi di quest' anno, infatti, i dati mostrano una flessione più contenuta rispetto a quella registrata nello stesso periodo dello scorso anno che interpretiamo come l' avvio di una fase di rimbalzo che fa seguito però alla caduta di produttività registrata a partire da marzo 2020. Ci attendiamo, soprattutto per i settori che incidono maggiormente in





## Sea Reporter

Venezia

---

perché strettamente connessi all' andamento dell' economia, un rapido ritorno ai livelli pre-pandemia grazie alla piena ripartenza di tutte le attività. E' importante sottolineare che per il porto veneziano diventa fondamentale la ripresa del settore container; ripresa subordinata nel breve e medio periodo alla possibilità di proseguire con i dragaggi manutentivi e al recupero della linea diretta con l' estremo oriente non appena aumenterà la domanda. È chiaro che sarà necessario affrontare la sfida imposta dal gigantismo navale che si potrà vincere solo accogliendo le promesse del Governo di proiettare il porto anche fuori dalla laguna."

## Venezia chiude in rosso i primi 3 mesi dell'anno

Venezia Il porto di Venezia chiude il primo trimestre dell'anno con una flessione del 4,9%, pari a 5.514.867 tonnellate. Flessione più contenuta rispetto a quella registrata negli stessi mesi dell'anno scorso. A partire da marzo, infatti, ha preso avvio una fase di rimbalzo per effetto del lockdown totale dello scorso anno. Il porto lagunare continua, tuttavia, a registrare una riduzione generale dei traffici (pari al -8,9% dal 2019 ad oggi) riconducibile alla crisi economica determinata dalla pandemia. Rispetto al primo trimestre del 2020, le rinfuse liquide segnano un -8,7% (-194 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul +10,5% (+ 126 mila tonnellate) e con i prodotti cerealicoli e siderurgici a segnare rispettivamente un +17,4% e un +31,8%. Il general cargo registra un -9,1% (pari a -217 mila tonnellate). Negli ultimi 12 mesi, rispetto al periodo aprile 2019-marzo 2020, si registra una flessione in tutti i settori merceologici che risulta riconducibile, nel caso dei prodotti petroliferi in generale alla minore attività legata al trasporto aereo e automobilistico dovuta alle restrizioni da pandemia, in quello dei prodotti agroalimentari e siderurgici all'andamento della situazione economica generale e per quanto riguarda il settore carbonifero alla Strategia Energetica Nazionale e quindi indipendenti dalle dinamiche portuali di Venezia. In calo il settore container che perde 13% (-77.263). Tale contrazione è dovuta alle strategie armatoriali (nella fattispecie la riduzione dell'offerta di stiva e il conseguente innalzamento dei noli, la concentrazione negli scali Hub per un effetto di economia di scala), dall'abbandono della linea diretta con il Far East che **AdSP MAS** sta cercando di recuperare grazie all'operazione di escavo manutentivo del canale Malamocco-Marghera in corso, e infine dalla morfologia dello scalo veneziano che non consente, anche in presenza di canali dragati, l'arrivo di portacontainer superiori alle 8500 Teu. Di segno negativo anche il traffico crocieristico (-100%) che inizierà a riavviarsi auspicabilmente a partire da giugno con la ripresa dell'attività. Controcorrente il volume di traffico di Chioggia che ha chiuso i primi tre mesi 2021 con 276 mila tonnellate, + 25,4%. Un segno positivo legato però all'annullamento dei traffici conosciuto nello stesso periodo del 2020. Risulta in aumento del 33,7% il general cargo. Nel confronto anno su anno, dal 2019 ad oggi, anche per Chioggia si continua a registrare una riduzione generale dei traffici pari a -19,2%. Negli ultimi 12 mesi (aprile 2019-marzo 2020), rispetto allo stesso periodo, si registra un calo del 19,2% delle movimentazioni totali imputabili per lo più alla diminuzione di prodotti siderurgici e merci varie. I porti veneti stanno scontando una riduzione dei traffici che riguarda un po' tutti i settori merceologici connessa alla crisi economica da Covid 19. Si intravedono però interessanti segnali di ripresa commenta Cinzia Zincone, commissario straordinario dell'**AdSP MAS** -. Nei primi mesi di quest'anno, infatti, i dati mostrano una flessione più contenuta rispetto a quella registrata nello stesso periodo dello scorso anno che interpretiamo come l'avvio di una fase di rimbalzo che fa seguito però alla caduta di produttività registrata a partire da marzo 2020. Sul porto di Venezia, Zincone afferma: E' importante sottolineare che per il porto veneziano diventa fondamentale la ripresa del settore container; ripresa subordinata nel breve e medio periodo alla possibilità di proseguire con i dragaggi manutentivi e al recupero della linea diretta con l'estremo oriente non appena aumenterà la domanda. È chiaro che sarà necessario affrontare la sfida imposta dal gigantismo navale che si potrà vincere solo accogliendo le promesse del Governo di proiettare il porto anche fuori dalla laguna.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

manca il provveditore che dia l' ok al progetto di ripristino, e intanto i soldi in cassa sono sempre meno

### «Pronti a scendere in piazza per salvare il lavoro in Funivie»

*Corsa contro il tempo per evitare il crack dell' azienda, ma i nodi sono tanti Sindacati, industriali ed enti locali sono tornati a chiedere aiuto al Governo*

LUISA BARBERISG. V.

Luisa Barberis / Cairo Lavoratori e sindacati sono pronti a scendere in piazza pur di salvare Funivie Spa e vedere ripristinata la linea che trasporta sui vagonetti il carbone dal porto ai parchi di Cairo. La complicatissima partita ieri è stata al centro di un incontro in Prefettura, chiesto dai sindacati e al quale hanno partecipato azienda, Provincia, Regione, Unione industriali, **Autorità portuale** e i sindaci di Cairo e Savona. Sindacati e istituzioni chiedono un incontro immediato al ministero dei Trasporti per tre ordini di problemi: il ripristino è fermo, visto che il Provveditore per le opere pubbliche è andato in pensione e manca il sostituto, e inoltre occorrerà espropriare alcuni terreni. Ma a preoccupare è la tenuta economica dell' azienda.

Il 16 giugno il Tar dovrà decidere se Funivie Spa potrà continuare a gestire l' impianto dopo la restituzione della concessione.

Ma si teme che la crisi economica della società porti a una liquidazione e all' arrivo di un commissario. «Il futuro è a rischio - spiegano i rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil - Pochi giorni fa l' azienda ha presentato una situazione economica grave: in cassa restano 900 mila euro per 4 o 5 mesi. Ora il tempo si è ridotto a giugno. Dobbiamo sapere subito cosa il Mit intende fare per Funivie.

L' impianto è sempre strategico? Siamo pronti a manifestare ogni giorno pur di avere una prospettiva per i 70 lavoratori».

Il progetto di ripristino è pronto, ma serve la nomina del nuovo Provveditore. Sul fronte degli espropri il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio si è impegnata a portare l' atto in giunta la prossima settimana, poi in consiglio comunale. Intanto l' ad di Funivie, Paolo Cervetti, ha assicurato di non avere intenzione di porre in liquidazione la società, auspicando una soluzione immediata.

Ma la via (con tanto di licenziamento collettivo) potrebbe essere imposta. «Abbiamo fatto tutto il possibile per mettere in condizione gli Enti di prendere una decisione», ha chiarito Cervetti. L' impianto è fermo da novembre 2019, dopo che le frane avevano danneggiato tre piloni. A gennaio 2020 la società ha restituito la concessione al Mit, innescando una vertenza legale. Con lo stop del contratto in anticipo rispetto alla scadenza del 2032, Funivie avrebbe perso 9 milioni di euro di fidejussione. Così ha presentato ricorso al Tar, contestando anche la sospensione, a marzo 2019, di 20 milioni di contributi ministeriali previsti fino al 2022. Lo stop della linea ha aggravato il quadro. In 15 mesi, senza entrate per via del blocco, Funivie ha speso 3,5 milioni di euro per manutenzioni e stipendi, e oggi le spese ammontano a 200 mila euro al mese.





# La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

dopo il vertice di ieri in prefettura

## Funivie e Bombardier situazione ancora tesa

*I lavoratori: serve un incontro urgente al Ministero*

Vertenza Funivie, la temperatura si alza: «O sarà formalizzata a giorni la data del tavolo ministeriale, oppure la protesta dei lavoratori scenderà in strada con tutte le conseguenze».

I sindacati di categoria, con Fabrizio Castellani (Cgil) e Danilo Causa (Cisl), non usano mezze misure, «dopo un incontro dal quale usciamo con più preoccupazioni di prima».

Il vertice in prefettura ha, infatti palesato che il tempo è finito. Anzi: «L'azienda ha ribadito le difficoltà finanziarie e, pur assicurando che da parte sua non ci saranno azioni unilaterali, ha ammesso che il 16 giugno, quando il Tar dovrà esprimersi sulle concessioni (e sui fondi ad esse legati) la china verso la liquidazione potrebbe aprirsi automaticamente. Necessario un incontro al Ministero dove avere risposte sul futuro dell' infrastruttura; sulla nomina di un commissario che non solo coordini gli interventi di ripristino ma guidi la gestione dell' impianto; e sulla cassa integrazione che si concluderà a novembre».

Serve un' azione corale concreta, come ribadisce Simone Pesce, responsabile Ast Cisl Savona: «Il futuro di Funivie dipende dalla capacità di dimostrarne l' utilità presente e futura attraverso nuove destinazioni d' uso. Tale obiettivo non può prescindere da un lavoro congiunto tra istituzioni, **AdsP**, sindacato e ministero. Continuando ad affrontare la cosa per competenze separate si rischia di perdere la strada». Preoccupazione arriva anche dalla Bombardier di Vado, come conferma Andrea Mandraccia (Cgil): «Da fine giugno parte la produzione dei treni ad alta velocità Zefiro 1000; c' è ancora un po' di attività sulle locomotive DC3, ma ad oggi le commesse arrivano alla fine del 2022. Manca un piano industriale».m.ca.- © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Funvie, presidio dei lavoratori e vertice in Prefettura a Savona. I sindacati: "Vogliamo risposte urgenti dal Ministero, famiglie in attesa di un futuro" (FOTO e VIDEO)

*Ricostruzione piloni danneggiati dal maltempo, proroga cassa integrazione e concessione: le preoccupazioni delle organizzazioni sindacali*

Il tempo stringe e il futuro dei lavoratori è in bilico. Questa mattina i lavoratori di Funvie hanno svolto un presidio sotto alla Prefettura di Savona prima dell'incontro dei rappresentanti sindacali con il Prefetto Antonio Cananà al quale parteciperanno in videoconferenza Regione, Provincia, i sindaci dei comuni di Savona e Cairo, **Autorità di Sistema Portuale**, il commissario straordinario, Unione Industriali e la società. La scorsa settimana i sindacati avevano incontrato l'azienda che si era riunita con tutti i soci (Funvie, Italiana Coke e Pietro Chiesa) i quali avevano comunicato che attualmente il capitale sociale è di 900mila euro. Una cifra per il quale l'azienda potrebbe sopravvivere al massimo per i prossimi 4-5 mesi. Al momento i lavori per la ricostruzione dei due piloni crollati a seguito dei danni di una frana causata dal maltempo del 2019, 4 milioni di intervento, sono fermi e il commissario che era stato indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Roberto Ferrazza è andato in pensione, quindi si attende una nuova nomina che potrebbe allungare ulteriormente i tempi. A maggio dovevano partire i lavori dopo l'affidamento ad una ditta specializzata e la linea per il trasporto del carbone dal porto di Savona ai parchi di Bragno poteva essere riattivata indicativamente intorno ad aprile del 2022, ma nel frattempo i proprietari dei terreni dove sarebbero partiti gli interventi, hanno firmato per l'esproprio tutti tranne due che non hanno accettato l'indennizzo. I rappresentanti sindacali hanno quindi sollecitato un incontro al Mise e al Mit ma al momento non è stata data una risposta in merito al futuro della struttura. "Stiamo arrivando agli sgoccioli, la nostra preoccupazione è di perdere questa storica azienda, il problema è che sono stati dati dei finanziamenti, ma questi soldi non si sa dove sono e non si capisce perché non si fanno gli interventi per ripristinare i pali che l'alluvione ha danneggiato. L'azienda che ci dice che i fondi non ci sono più ci preoccupano tantissimo, chiediamo un intervento al Prefetto, abbiamo chiesto e scritto a tutti i politici locali e al Ministero ma le risposte sono zero" ha spiegato Giovanni Mazziotta, Uiltrasporti. "Se non si sblocca la situazione dovremo fare mobilitazioni più importanti. Il rischio è che venga messa l'azienda in liquidazione, il Ministero deve dare risposte immediate in merito alla restituzione della concessione - ha proseguito Fabrizio Castellani, Filt Cgil - abbiamo avuto un blocco sui lavori di ripristino e chiederemo ai sindaci di fare al più presto un ragionamento legato all'esproprio, dal momento della partenza dei lavori l'impianto potrebbe riprendere a funzionare fra 10 mesi". "Il 94 bis decretato con il Cura Italia ad aprile 2020, prevede la cassa integrazione esclusivamente per i lavoratori per un anno e noi ci siamo già mossi chiedendo alla Regione e al Ministero del Lavoro che gli ammortizzatori sociali possano essere prorogati" ha proseguito Castellani. "La situazione è molto più grave di prima, ci sono quattro-cinque mesi di vita per questa azienda, la cassa integrazione finisce a novembre e nessuno ci ha garantito se andrà oltre, chiediamo al Prefetto che avvisi con urgenza il Ministero. Abbiamo bisogno di certezze, nessuno ci ha dato risposte da un anno e mezzo che ognuno si prenda le sue responsabilità e dicano cosa vogliamo fare di questo impianto. Ci sono 65 famiglie sempre in attesa di un futuro, abbiamo bisogno di risposte immediate" ha concluso Danilo Causa, Fit Cisl. Sulla concessione (l'azienda l'ha restituita lo scorso gennaio 2020) invece bisognerà attendere la sentenza del Tar prevista per il prossimo 18

Il tempo stringe e il futuro dei lavoratori è in bilico. Questa mattina i lavoratori di Funvie hanno svolto un presidio sotto alla Prefettura di Savona prima dell'incontro dei rappresentanti sindacali con il Prefetto Antonio Cananà al quale parteciperanno in videoconferenza Regione, Provincia, i sindaci dei comuni di Savona e Cairo, **Autorità di Sistema Portuale**, il commissario straordinario, Unione Industriali e la società. La scorsa settimana i sindacati avevano incontrato l'azienda che si era riunita con tutti i soci (Funvie, Italiana Coke e Pietro Chiesa) i quali avevano comunicato che attualmente il capitale sociale è di 900mila euro. Una cifra per il quale l'azienda potrebbe sopravvivere al massimo per i prossimi 4-5 mesi. Al momento i lavori per la ricostruzione dei due piloni crollati a seguito dei danni di una frana causata dal maltempo del 2019, 4 milioni di intervento, sono fermi e il commissario che era stato indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Roberto Ferrazza è andato in pensione, quindi si attende una nuova nomina che potrebbe allungare ulteriormente i tempi. A maggio dovevano partire i lavori dopo l'affidamento ad una ditta specializzata e la linea per il trasporto del carbone dal porto di Savona ai parchi di Bragno poteva essere riattivata indicativamente intorno ad aprile del 2022, ma nel frattempo i proprietari dei terreni dove sarebbero partiti gli interventi, hanno firmato per l'esproprio tutti tranne due che non hanno accettato l'indennizzo. I rappresentanti sindacali hanno quindi sollecitato un incontro al Mise e al Mit ma al momento non è stata data una risposta in merito al futuro della struttura. "Stiamo arrivando agli sgoccioli, la nostra preoccupazione è di perdere questa storica azienda, il problema è che sono stati dati dei finanziamenti, ma questi soldi non si sa dove sono e non si capisce perché non si fanno gli interventi per ripristinare i pali che l'alluvione ha danneggiato. L'azienda che ci dice che i fondi non ci sono più ci preoccupano tantissimo, chiediamo un intervento al Prefetto, abbiamo chiesto e scritto a tutti i politici locali e al Ministero ma le risposte sono zero" ha spiegato Giovanni Mazziotta, Uiltrasporti. "Se non si sblocca la situazione dovremo fare mobilitazioni più importanti. Il rischio è che venga messa l'azienda in liquidazione, il Ministero deve dare risposte immediate in merito alla restituzione della concessione - ha proseguito Fabrizio Castellani, Filt Cgil - abbiamo avuto un blocco sui lavori di ripristino e chiederemo ai sindaci di fare al più presto un ragionamento legato all'esproprio, dal momento della partenza dei lavori l'impianto potrebbe riprendere a funzionare fra 10 mesi". "Il 94 bis decretato con il Cura Italia ad aprile 2020, prevede la cassa integrazione esclusivamente per i lavoratori per un anno e noi ci siamo già mossi chiedendo alla Regione e al Ministero del Lavoro che gli ammortizzatori sociali possano essere prorogati" ha proseguito Castellani. "La situazione è molto più grave di prima, ci sono quattro-cinque mesi di vita per questa azienda, la cassa integrazione finisce a novembre e nessuno ci ha garantito se andrà oltre, chiediamo al Prefetto che avvisi con urgenza il Ministero. Abbiamo bisogno di certezze, nessuno ci ha dato risposte da un anno e mezzo che ognuno si prenda le sue responsabilità e dicano cosa vogliamo fare di questo impianto. Ci sono 65 famiglie sempre in attesa di un futuro, abbiamo bisogno di risposte immediate" ha concluso Danilo Causa, Fit Cisl. Sulla concessione (l'azienda l'ha restituita lo scorso gennaio 2020) invece bisognerà attendere la sentenza del Tar prevista per il prossimo 18

giugno.



# Savona News

Savona, Vado

## Funivie e filiera delle rinfuse, Pasa (Cgil): "Mai visto un tale menefreghismo da parte dei ministeri"

*Il segretario generale della Cgil Savona non ci sta e rilancia: "Io non mi rassegnò, c'è la concreta possibilità di salvare tutto, garantendo occupazione, industria e salvaguardia dell' ambiente"*

"Mi sembra che ci sia troppa rassegnazione da parte delle istituzioni locali sulla possibilità di salvare le Funivie e più in generale di tutta la filiera delle rinfuse (porto, Funivie e Italiana Coke). Io però non mi rassegnò mai". Così commenta in una nota Andrea Pasa, segretario generale della Cgil Savona. "C'è la possibilità di salvare tutto, anzi per rilanciare e garantire occupazione, industria e salvaguardia dell' ambiente. Ma serve che la politica nazionale e regionale costruisca un progetto e una strategia, utilizzando anche parte delle risorse europee che arriveranno nel nostro paese". "L' infrastruttura ambientalizza tutto il ciclo delle rinfuse, è all' avanguardia pur avendo oltre 100 anni. Non si può da una parte riempirsi la bocca sui temi 'green' e poi gettare a mare un' infrastruttura che risponde a questi requisiti. Tutti hanno rimarcato il silenzio assordante da parte del Governo sulle Funivie, ma più in generale su tutte le crisi industriali savonesi. È necessario immediatamente nominare un nuovo commissario che gestisca la ricostruzione e il futuro, incontrare il MIT e il MiSE per la strategicità della filiera e il MIL per mettere in campo subito uno strumento che possa garantire l' ammortizzatore sociale per i dipendenti". "I lavoratori, il territorio, le istituzioni locali e i sindaci meritano rispetto da parte dei ministeri. Così come la Regione, la provincia e il Prefetto che sono ancora una volta impegnati a sollecitare i ministeri interessati al fine di convocare nelle prossime settimane gli incontri richiesti. Purtroppo, per l' ennesima volta, sono ancora troppo timidi i segnali che arrivano dall' **Autorità Portuale** che quando si tratta di approfondire i temi savonesi, è sempre troppo titubante e poco incisiva" prosegue Pasa. "Oggi i lavoratori hanno manifestato in presidio e meritano di sapere quale tipo di futuro si prospetta per loro. Mai visto un menefreghismo così da parte dei ministri e dei ministeri verso i territori. Il 12 maggio il MIT ha convocato l' **Autorità Portuale** di **Sistema** per parlare della Liguria. E quindi anche di Funivie, Italiana Coke e Alti Fondali. Il prossimo 16 giugno il TAR dovrà pronunciarsi sul tema delle concessioni, ridate indietro da Funivie al MIT. La preoccupazione è altissima, tenuto anche conto dei problemi economici comunicati dall' Ad di Funivie. Tutto questo rischia di provocare un effetto a catena sull' impresa e quindi sull' infrastruttura e sui lavoratori". "C'è un problema più generale di riconoscimento delle istituzioni locali e regionali da parte dei livelli ministeriali. Non è mai accaduto che alle tante richieste da parte di Regione Liguria, parlamentari e addirittura il Prefetto, le risposte siano state così inconcludenti" conclude Pasa.



### Funivie, Olivieri (presidente Provincia): "I Ministeri ci diano un riscontro operativo e indicazioni concrete"

*L'ente provinciale e i Comuni di Savona e Cairo chiedono a Mit e ministero delle Mobilità Sostenibili un incontro urgente*

La Provincia di Savona ha partecipato questa mattina all' incontro convocato dalla Prefettura di Savona relativo alla situazione della infrastruttura funiviaria che collega il porto di Savona a Cairo Montenotte e alle recenti problematiche che hanno acuitizzato i problemi di operatività dell' Azienda. L' ente provinciale e i due comuni coinvolti hanno elaborato una nota congiunta rivolta al Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili con la richiesta di un incontro urgente per discutere della importante e delicata situazione delle infrastrutture di Funivie. A seguito dell' interruzione dell' esercizio della linea, il trasporto del carbone dal porto di Savona fino alla frazione di Bragno avviene esclusivamente con uso di camion sulla Sp29, aggravando così il traffico dei mezzi pesanti. Inoltre, non meno importante, si è innescata una grave crisi occupazionale dei dipendenti dell' azienda, che determina la massima attenzione da parte delle Istituzioni coinvolte. A margine dell' incontro il presidente della Provincia, Pierangelo Olivieri, ha voluto ricordare come la situazione si sia fatta sempre più complessa a partire dal 2019 " prima con le problematiche dell' azienda, poi con il problema infrastrutturale e con il danneggiamento in occasione dei fenomeni dell' autunno 2019 che hanno bloccato l' operatività ", creando così una doppia problematica, " sia dal punto di vista occupazionale che di natura infrastrutturale con le conseguenti ulteriori aggravii del comprensorio viario sia cittadino di Savona e di Cairo, sia comprensoriale e provinciale " con un particolare riferimento alla Sp29 di Cadibona, via alternativa per raggiungere la Valle. "Avevamo già, a seguito dell' incontro avuto in Provincia, elaborato questa nota congiunta tra Provincia, Comune di Savona e Comune di Cairo - aggiunge Olivieri - Provincia ha ribadito l' assoluta priorità di avere un riscontro e, ad una voce Istituzioni, rappresentanze Sindacali e Regione, la necessità che i due Ministeri (in particolare delle Infrastrutture e dello Sviluppo economico) ci diano un riscontro operativo con indicazioni concrete " conclude il numero uno dell' ente provinciale.



## I porti di Genova e Savona si "aprono" agli States: presentato il programma degli interventi infrastrutturali alle aziende USA

*"Doing Business with the Ports of Genoa" il titolo dell' incontro promosso dal U.S. Commercial Service presso le autorità americane in Italia*

Un' ampia platea di imprese e agenzie governative statunitensi ha accolto l' invito del Consolato Generale US di Milano e dall' Ambasciata di Roma a partecipare al webinar Doing Business with the Ports of Genoa del 4 maggio 2021. Il market briefing ha permesso di approfondire il ricco e articolato Programma di interventi infrastrutturali intrapreso dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale. Nel suo discorso di apertura Il Console Generale Robert Needham ha sottolineato come il rafforzamento del commercio e delle attività di business tra i porti italiani e statunitensi potrà lanciare la crescita di entrambe le nostre economie e ha evidenziato le opportunità create da investimenti italiani nelle infrastrutture dei porti. Il Presidente Paolo Emilio Signorini, dopo aver presentato il ruolo strategico dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure nelle relazioni commerciali tra l' Europa e gli Stati Uniti, ha affermato: " L' incontro, frutto di un dialogo costante con il Consolato Generale US di Milano e l' Ambasciata di Roma, ha avviato un' azione di informazione puntuale e costruttiva per consentire alle imprese statunitensi di valutare ogni possibile opportunità di coinvolgimento attivo nei grandi progetti di sviluppo infrastrutturale del **sistema portuale** di Genova e Savona ". L' attenzione è stata rivolta in particolare a quattro grandi interventi: la realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova, l' ampliamento del cantiere navale di Fincantieri a Sestri Ponente, le opere di dragaggio e l' elettrificazione delle banchine commerciali e passeggeri nei porti di Savona e Genova. Al webinar sono intervenuti anche il Sindaco Marco Bucci, Commissario Straordinario Ricostruzione Genova, Alessandro Panaro, responsabile dell' Area di Ricerca Marittima e dell' Economia Mediterranea di SRM, e Marco Rettighieri, Responsabile di attuazione del "Programma Straordinario di investimenti urgenti" del Porto di Genova. Il dialogo tra il Consolato Generale US di Milano e l' **Autorità di Sistema Portuale** sarà rafforzato con la prima visita ufficiale del Console Generale Robert Needham a Genova, che ha in programma un sopralluogo all' area **portuale**.



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Porto di Genova

### Il board sul futuro dell' ex carbonile Enel

Oggi il comitato di gestione del **porto** di **Genova** deciderà a chi affidare la concessione dell' ex carbonile della centrale Enel. In lizza per ottenere quei 10 mila metri quadrati scarsi ci sono Spinelli, Sech, Bettolo, Pir e Csm. La concessione, a quanto apprende "Il Secolo XIX", dovrebbe avere una durata di soli 3 anni. Intanto la visita in Liguria della viceministra Teresa Bellanova, fresca di delega ai porti, è stata rinviata al 15 maggio.



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

nella stiva della nave saudita ormeggiata in banchina diversi carri armati

### Genova, torna la nave delle armi

La nave delle armi è tornata nel porto di Genova. Il cargo battente bandiera saudita della compagnia Bahri è stato ormeggiato ieri al Genova Metal Terminal. All'interno della stiva sono presenti, come documenta una foto di cui è entrato in possesso Il Secolo XIX, diversi carri armati. In passato l'arrivo di questa nave in porto ha scatenato la protesta di una parte di portuali, camalli, associazioni pacifiste, della Cgil e del Calp (Collettivo autonomo lavoratori portuali).



L' incontro

Diga, Sestri, dragaggi e cold ironing Gli Stati Uniti scommettono sul porto

Fare affari con i porti italiani.

L' incontro promosso dal Servizio Commerciale degli Stati Uniti presso il consolato di Milano e dall' ambasciata di Roma, dal titolo appunto " Doing Business with Italian Ports", ha presentato il programma degli interventi infrastrutturali dei " Ports of Genoa" ( Sampierdarena, Pra', Savona, Vado Ligure) alle imprese statunitensi.

L' incontro di martedì scorso ha permesso di approfondire il Programma di interventi infrastrutturali intrapreso dall' Authority.

Nel suo discorso di apertura, il console generale Robert Needham ha sottolineato come « il rafforzamento del commercio e delle attività di business tra i porti italiani e statunitensi potrà lanciare la crescita di entrambe le nostre economie e ha evidenziato le opportunità create da investimenti italiani nelle infrastrutture dei porti».

«L' incontro, frutto di un dialogo costante con il consolato generale americano di Milano e l' ambasciata di Roma - ha aggiunto il presidente Paolo Signorini - ha avviato un' azione di informazione costruttiva per consentire alle imprese statunitensi di valutare ogni possibile opportunità di coinvolgimento attivo nei grandi progetti di sviluppo infrastrutturale del sistema portuale di Genova e Savona ».

L' attenzione è stata rivolta in particolare a quattro grandi interventi: la realizzazione della nuova diga del Porto di Genova, l' ampliamento del cantiere navale di Fincantieri a Sestri Ponente, le opere di dragaggio e l' elettrificazione delle banchine commerciali e passeggeri nei porti di Savona e Genova. Il dialogo tra il consolato generale US di Milano e l' autorità di sistema portuale sarà rafforzato con la prima visita ufficiale del console generale Robert Needham a Genova, che ha in programma un sopralluogo all' area portuale.

- (n.b.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA



# La protesta Terminal Rinfuse sciopero sui moli

Sciopero dei dipendenti del Terminal Rinfuse. Nell' incontro tenutosi il 3 maggio in **autorità portuale** «l' Azienda non ha dato risposte soddisfacenti sui temi della sicurezza - dicono Filt Cgil Fit Cisl Uil Trasporti che sottolineano «le problematiche connesse alla movimentazione e stoccaggio dell' ossido di Waelz (residuo delle lavorazioni siderurgiche), la mancanza di investimenti dedicati all' ammodernamento dei mezzi, la pulizia delle banchine, come peraltro rilevato anche da interventi della ASL che hanno evidenziato criticità dovute alle polveri delle calate e considerato insufficienti le macchine spazzatrici ad oggi in funzione».



## Informatore Navale

Genova, Voltri

### PORTS of GENOA - Dal porto di Genova nuova ripartenza crociere

La nave MSC Seaside è salpata sabato 1 maggio dal **porto** di Genova e si è aggiunta così a Grandiosa, l' ammiraglia del gruppo operativa dal 16 agosto 2020. La ripartenza delle crociere nel Mediterraneo è un primo forte segnale che prelude al ritorno all' operatività di 10 navi sulle 18 attualmente in flotta nei prossimi mesi estivi. Ad agosto, infatti, arriverà a ponte dei Mille anche la nuova ammiraglia MSC Seashore, la più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia e la prima nave da crociera al mondo a disporre di un nuovo sistema di sanificazione dell' aria , 'Safe Air', che utilizza la tecnologia delle lampade UV-C per eliminare virus e batteri per garantire aria pulita e sicura per gli ospiti e l' equipaggio. Su tutte le navi della Compagnia è sempre stato applicato un rigoroso protocollo di salute e sicurezza grazie al quale, da agosto 2020 a oggi, sono salpati più di 60 mila turisti. MSC Crociere ha inoltre annunciato di aver avviato un programma di vaccinazione per tutti i membri dell' equipaggio dell' intera flotta che sarà completato nei prossimi mesi. I Ports of Genoa, con gli homeport di Genova e " [Savona](https://www.portsofgenoa.com/it/comunicazione-marketing/news/3220-ripartono-le-crociere-dal-porto-di-savona.html) , si confermano punti cardine per la ripartenza in sicurezza delle crociere nel Mediterraneo.



## Crollo torre piloti, domani Genova ricorda le 9 vittime

*Sirene navi suoneranno all'unisono in 8° anniversario tragedia*

**Genova**, 6 mag. (askanews) - Sono trascorsi otto anni dal 7 maggio 2013, giorno del crollo della torre piloti del **porto** di **Genova**, in cui persero la vita 9 persone, e domani la città ricorderà il tragico evento con una doppia commemorazione. Le celebrazioni si apriranno alle 18 con la messa officiata dal vescovo ausiliario Monsignor Nicolò Anselmi nella Cattedrale di San Lorenzo. Alle 19, in Calata delle Capitanerie di **Porto**, davanti alla stele commemorativa con incisi i nomi delle vittime facenti parte del personale di bordo e di terra militare e civile, alla presenza delle massime autorità cittadine si terrà la cerimonia in ricordo dei caduti suddivisa in tre momenti: deposizione della corona, preghiera a cura del cappellano militare Don Fabio Pagnin e onore ai caduti. La seconda commemorazione, riservata esclusivamente ai familiari delle vittime, si svolgerà, invece, presso la testata del Molo Giano dove il cargo Jolly Nero urtò la torre di controllo del **porto**, facendola crollare: è in programma la deposizione di una corona e una rosa bianca per ognuno dei caduti, un momento di preghiera a cura di Don Pagnin e il silenzio militare. Alle 21, infine, è previsto lo spostamento da Molo Giano alla Capitaneria di **Porto**, dove alle 22.59, ora esatta della tragedia, suoneranno all'unisono le sirene delle navi presenti in **porto**.



## Torre Piloti, doppia commemorazione per le vittime a 8 anni dal crollo

di Redazione giovedì 06 maggio 2021 GENOVA - Sono trascorsi otto anni dal 7 maggio 2013, giorno del crollo della Torre piloti a Molo Giano e domani la città ricorderà il tragico evento con una doppia commemorazione. Le celebrazioni si apriranno alle ore 18 con la Santa Messa officiata dal vescovo ausiliario Monsignor Nicolò Anselmi presso la Cattedrale di San Lorenzo. Alle 19, in Calata delle Capitanerie di **Porto**, davanti alla stele commemorativa con incisi i nomi delle nove vittime facenti parte del personale di bordo e di terra militare e civile (Daniele Fratantonio, Giovanni Iacoviello, Davide Morella, Marco De Candussio, Giuseppe Tusa, Francesco Cetrola, Michele Robazza, Sergio Basso, Maurizio Potenzia), alla presenza delle massime autorità cittadine si terrà la cerimonia in Ricordo dei Caduti suddivisa in tre momenti: deposizione della corona, preghiera a cura del cappellano militare Don Fabio Pagnin, Onore ai Caduti. La seconda commemorazione, riservata esclusivamente ai familiari delle vittime, si svolgerà presso la testata del Molo Giano dove il cargo Jolly Nero urtò la torre di controllo del **Porto**, facendola crollare: ci saranno la deposizione di una corona e una rosa bianca per ognuno dei Caduti, un momento di preghiera a cura di Don Pagnin e il Silenzio Militare. Alle 21, infine, lo spostamento da Molo Giano alla Capitaneria di **Porto** dove alle 22.59, l'ora esatta della tragedia, suoneranno all'unisono le sirene delle navi presenti in **Porto**. Approfondimenti Torre piloti bis, il pm, indagini anche sull'ex Autorità portuale Torre Piloti, l'ammiraglio Angrisano condannato a tre anni e assolto Gavarone Crollo Torre Piloti, la Cassazione: "Ridurre condanna al comandante e altri due imputati" Scontro sulla Torre Piloti. M5S: "Basta un tablet". Lega: "Non un videogame" M5s contro Torre Piloti, Bucci: "E' una polemica? Veda un po' lei"



manovre in autorità portuale

## Segretario generale, Di Sarcina scatta verso la conferma

L. IV.

La Spezia Francesco Di Sarcina può puntare al bis. Il nome del segretario generale dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale è stato proposto per una riconferma dallo stesso presidente Mario Sommariva. Un attestato di fiducia e stima verso il lavoro del segretario arrivato alla Spezia nel 2017 con la presidenza di Carla Roncallo. Ma c'è di più. Il nome di Di Sarcina sarebbe stato fortemente caldeggiato anche dal ministro delle infrastrutture Enrico Giovannini. Proprio quest'ultimo avrebbe chiamato il presidente dell'ente di via del Molo per discutere, tra le altre cose, del rinnovo del segretario generale. Esprimendo apprezzamento e riguardo nei confronti dell'ingegnere civile di Messina. Un fatto di cui si terrà sicuramente conto in ambito di Comitato di Gestione, convocato per il prossimo 14 maggio proprio per la nomina del segretario generale. Di questo verrà informato anche l'organismo di partenariato, cui Sommariva ha dato linfa, convocato per il 13 maggio. La riconferma di Di Sarcina sembra dunque più vicina. Nonostante il suo nome non fosse tra quelli "condivisi" dalla Regione Liguria e da Confindustria, i cui vertici negli ultimi tempi avevano mostrato qualche malumore nei confronti del segretario generale. Opinione evidentemente non condivisa ai piani più alti, quelli del Ministero. Di Sarcina è stato tra i papabili pure a presidente dell'Authority spezzina, quando Carla Roncallo ha lasciato l'ente. Ente di cui è stato "reggente", poi, come commissario straordinario fino all'arrivo di Sommariva. Il suo contratto è in scadenza proprio in queste settimane.

Ma le valigie possono aspettare.

--L. IV.



### Autorità di sistema portuale

### «Conferma per Di Sarcina»

LA SPEZIA Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva intende confermare nel ruolo di segretario generale l'ingegner Francesco Di Sarcina, in carica dal 2017. Nell'ottobre 2020 Di Sarcina era stato nominato commissario straordinario dell'ente di via del Molo a seguito delle dimissioni della presidente. Con la nomina del nuovo presidente ha mantenuto le funzioni di segretario generale. La proposta della nomina sarà comunicata al Comitato di Gestione convocato per il 14 maggio e, per informazione, all'organismo di partenariato il 13 maggio.



## Authority, intesa bipartisan sui segretari generali Vicino il bis di Sanguineri

Alla Spezia con il presidente Sommariva ci sarà Di Sarcina, a Genova sembra decisa la riconferma dell' attuale numero due di Palazzo San Giorgio

Chiuse le partite dei presidenti e dei board, i porti liguri si preparano a sistemare anche l' ultima casella del governo dell' **authority**, quella dei segretari generali. La proposta da parte del presidente dell' **authority** del Mar Ligure Orientale ( La Spezia e Marina di Carrara) Mario Sommariva di nominare segretario generale Francesco Di Sarcina dovrebbe essere seguita a breve da un' analogha comunicazione da parte di Paolo Signorini, alla guida degli scali di Genova e Savona, con la conferma di Marco Sanguineri.

Un incrocio figlio di differenti valutazioni, anche personali per quanto riguarda i diretti interessati, e che parrebbe accontentare tutti i soggetti politici ed economici del territorio. Al di là della competenza dei due soggetti indicati, infatti, per figure pubbliche di questo livello l' attenzione della politica è comprensibile, così come il via libera a uno schema che vede centrodestra e centrosinistra condividere l' impianto della portualità ligure ( con incroci fra presidenti e e segretari).

Per Spezia arriva la conferma di un tecnico che nella sua esperienza portuale come segretario dell' autorità di Messina prima e della Spezia poi, ha avuto più di un' occasione per farsi apprezzare. Anche il tandem con l' ex presidente Carla Roncallo ha funzionato al punto che quando la leader dell' ente ha concluso in anticipo il suo mandato per la chiamata dell' Autorità di regolazione dei trasporti, è stato proprio Di Sarcina a diventare commissario straordinario. Due mesi da traghettatore che gran parte delle categorie economiche spezzine avrebbe voluto trasformare in un mandato da presidente. È stata però compiuta un' altra scelta, con la nomina di Mario Sommariva, profondo conoscitore delle dinamiche portuali che ha incassato, fra gli altri, anche l' apprezzamento del ministro del Lavoro Andrea Orlando. Con lui, nel ruolo di segretario generale tornerà Di Sarcina, con un accordo gradito anche al presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. A Genova la partita si risolverà fra qualche giorno e l' ipotesi più accreditata riguarda la conferma del segretario uscente, Marco Sanguineri.

Nei mesi scorsi, subito dopo la riconferma di Signorini, era emerso un possibile cambio per la figura di segretario generale. Ma si trattava forse di una voce motivata da una possibile volontà dello stesso Sanguineri di lasciare l' incarico per dedicarsi ad altre iniziative. Era stato in quel periodo che erano circolati potenziali nomi alternativi, da pescare sia all' esterno, come Massimo Provinciali, segretario generale dell' **authority** di Livorno, sia all' interno, come Paolo Piacenza, direttore della Governance Demaniale, Piani d' Impresa e Società Partecipate di Palazzo San Giorgio. Alla fine dovrebbe prevalere la conferma, sia per la disponibilità di Sanguineri a proseguire nel suo incarico, sia per il gradimento trasversale della community portuale.

- (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



**Adsp del Mar Ligure Orientale, Sommariva propone Di Sarcina come segretario generale**

*Di Sarcina, è stato segretario generale dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale dal giugno 2017*

Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva proporrà la nomina a segretario generale di Francesco Di Sarcina, che attualmente ricopre la stessa carica. Francesco Di Sarcina La proposta sarà formalizzata nel Comitato di Gestione dell' **Adsp** del Mar Ligure Orientale il giorno 14 maggio e, per informazione all' Organismo di Partenariato il giorno 13 maggio. Di Sarcina, è stato segretario generale dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale dal giugno 2017 con la presidenza di Carla Roncallo. Nell' ottobre 2020 è stato nominato commissario straordinario dell' Ente di via del Molo a seguito delle dimissioni della presidente. Con la nomina del nuovo presidente, Di Sarcina ha mantenuto le funzioni di segretario generale.



# Citta della Spezia

## La Spezia

### Autorità portuale, Sommariva proporrà la conferma di Di Sarcina

Redazione

La Spezia - E' stato convocato il Comitato di Gestione dell' **AdSP** del Mar Ligure Orientale per il giorno 14 maggio e, per informazione, l' organismo di partenariato, il giorno 13 maggio, per comunicare la proposta di nomina, da parte del presidente Mario Sommariva, del Segretario Generale. Il presidente proporrà la nomina dell' attuale segretario generale (dal 2017 in carica), Francesco Di Sarcina. Nell' ottobre 2020 l' ingegnere è stato nominato Commissario Straordinario dell' Ente di via del Molo a seguito delle dimissioni della presidente. Con la nomina del nuovo presidente di Via del Molo ha mantenuto le funzioni di segretario generale. Giovedì 6 maggio 2021 alle 12:37:13 Redazione.



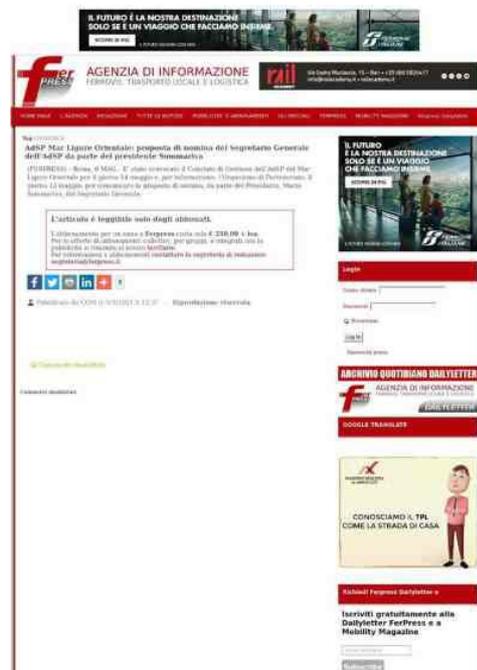
## Porti Mar Ligure Orientale - Sommariva propone segretario generale l'uscente Di Sarcina

Il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, per la nomina del segretario generale punta sulla continuità e proporrà al Comitato di Gestione il segretario uscente, ing. Francesco Di Sarcina. Di Sarcina è segretario generale dell'ente portuale del Mar Ligure Orientale dal 2017, sotto la presidenza di Carla Roncallo, e a seguito delle cui dimissioni ne ha assunto il ruolo di commissario straordinario da ottobre a dicembre 2020. Mantenendo successivamente le funzioni di segretario con la nomina del presidente Sommariva. In precedenza, dal 2012 al 2017, l'ing. Di Sarcina è stato segretario generale dell'Autorità Portuale di Messina. Il 14 maggio si terrà pertanto la prossima seduta del Comitato di Gestione dell'Authority durante la quale verrà comunicata la proposta di nomina da parte del presidente.



## AdSP Mar Ligure Orientale: proposta di nomina del Segretario Generale dell' AdSP da parte del presidente Sommariva

(FERPRESS) Roma, 6 MAG E' stato convocato il Comitato di Gestione dell'AdSP del **Mar Ligure Orientale** per il giorno 14 maggio e, per informazione, l'Organismo di Partenariato, il giorno 13 maggio, per comunicare la proposta di nomina, da parte del Presidente, Mario Sommariva, del Segretario Generale. Il Presidente proporrà la nomina dell'attuale SG, Ing. Francesco Di Sarcina. Di Sarcina, è stato Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mar Ligure Orientale** dal giugno 2017 con la Presidenza di Carla Roncallo. Nell'ottobre 2020 è stato nominato Commissario Straordinario dell'Ente di via del Molo a seguito delle dimissioni della presidente. Con la nomina del nuovo Presidente, Dott. Mario Sommariva, ha mantenuto le funzioni di Segretario Generale.



# Informare

## La Spezia

### Sommariva proporrà la conferma di Di Sarcina a segretario generale dell' AdSP del Mar Ligure Orientale

Il 14 maggio la proposta di nomina sarà sottoposta al Comitato di gestione In occasione della prossima riunione del Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, che si terrà il 14 maggio, il presidente dell' ente, Mario Sommariva, proporrà la nomina a segretario generale di Francesco Di Sarcina che già ricopre la carica. Di Sarcina è stato segretario generale dell' **AdSP del Mar Ligure Orientale** dal giugno 2017 con la presidenza di Carla Roncallo. Nell' ottobre 2020 è stato nominato commissario straordinario dell' ente a seguito delle dimissioni della presidente. Con la nomina del nuovo presidente Sommariva ha mantenuto le funzioni di segretario generale.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there is a navigation bar with the date '6 maggio 2021' and the site's logo. The main content area features a headline: 'Sommariva proporrà la conferma di Di Sarcina a segretario generale dell'AdSP del Mar Ligure Orientale'. Below the headline, a sub-headline reads: 'Il 14 maggio la proposta di nomina sarà sottoposta al Comitato di gestione'. The main text of the article is visible, starting with 'In occasione della prossima riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale...'. There is a search bar with the text 'Cerca il tuo albergo' and a table for search criteria. At the bottom, there are navigation links for 'Indice', 'Prima pagina', and 'Indice notizie', along with contact information for 'informARE' in Genova, Italy.

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
0 Altre destinazioni	6 May 2021	7 May 2021	

### Spezia: Di Sarcina verso la conferma

*Mario Sommariva lo propone come segretario generale*

LA SPEZIA Francesco Di Sarcina verso la conferma nella carica di segretario generale dell'AdSP del Mar Ligure Orientale. La stessa AdSp annuncia che è stato convocato il Comitato di Gestione per il giorno 14 Maggio e, per informazione, l'Organismo di Partenariato, il giorno 13 Maggio, proprio per comunicare la proposta di nomina, da parte del presidente, Mario Sommariva, del segretario generale. Il presidente proporrà la nomina dell'attuale segretario Francesco Di Sarcina. Di Sarcina, è stato segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale dal Giugno 2017 con la presidenza di Carla Roncallo. Nell'Ottobre 2020 è stato nominato Commissario Straordinario dell'Ente di via del Molo a seguito delle dimissioni della presidente. Con la nomina del nuovo presidente Mario Sommariva, ha mantenuto le funzioni di segretario generale.

Redazione

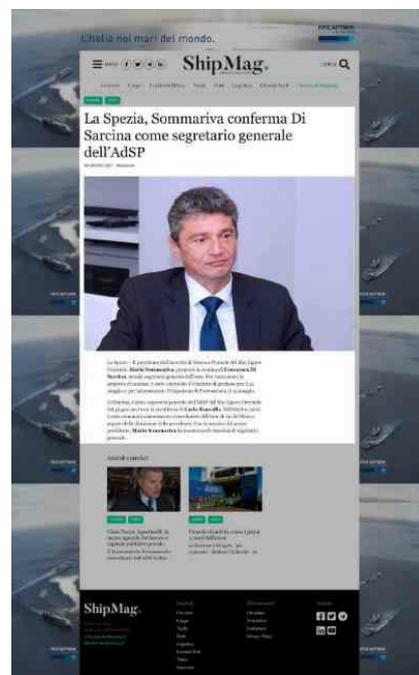


# Ship Mag

## La Spezia

### La Spezia, Sommariva conferma Di Sarcina come segretario generale dell'AdSP

La Spezia Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, proporrà la nomina di Francesco Di Sarcina, attuale segretario generale dell'ente. Per comunicare la proposta di nomina, è stato convocato il Comitato di gestione per il 14 maggio e, per informazione, l'Organismo di Partenariato, il 13 maggio. Di Sarcina, è stato segretario generale dell'AdSP del Mar Ligure Orientale dal giugno 2017 con la presidenza di Carla Roncallo. Nell'ottobre 2020 è stato nominato commissario straordinario dell'ente di via del Molo a seguito delle dimissioni della presidente. Con la nomina del nuovo presidente, Mario Sommariva ha mantenuto le funzioni di segretario generale.



## Crociere, oggi la ripresa degli scali Un benvenuto con i getti d' acqua

In mattinata l' arrivo della Costa Smeralda con 1600 passeggeri. A loro il saluto suggestivo dei rimorchiatori

LA SPEZIA Per i 1600 turisti imbarcati sulla nave da crociera Costa Smeralda sarà forse il più nel saluto di benvenuto avuto dall' inizio della vacanza-liberatoria iniziata sabato scorso: a porgerlo saranno i rimorchiatori della Spezia con le loro spingarde anti-incendio. Accadrà attorno alle 8 di oggi. Un saluto semplice, festoso, suggestivo quello dei getti d' acqua lanciati verso il cielo in omaggio alla nave della compagnia Costa e della sua variegata umanità: turisti ed equipaggio. Un saluto-svolta, che segna l' inizio del nuovo corso, sperando che la morsa della pandemia continui ad allentarsi. Lo ha sollecitato alla società Rimorchiatori Riuniti il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Mario Sommariva (nella foto), sfondando una... porta girevole. «Il saluto dei rimorchiatori simboleggerà quello del porto e della città. Un saluto di vita e speranza», dice il numero uno dell' ente di via del Molo. «Per noi la possibilità di testimoniare visivamente il concorso quotidiano virtuoso al sostegno del **sistema**-porto e alla crescita della comunità del golfo di cui ci sentiamo parte integrante...» dice il general manager della società Rimorchiatori Riuniti spezzini Alberto Sandre. La nave sarà all' accosto del molo Garibaldi alle 7,40. Alle 9 è previsto lo sbarco dei crocieristi. Sono 1600, in prevalenza italiani. In molti hanno già programmato escursioni: sul lungomare fino al Museo Navale con degustazione a corredo, a Lerici, a Pisa e a Firenze. Il tutto all' insegna delle norme di sicurezza anti-Covid. Anche a bordo i protocolli sono rigidi.

«Le procedure sanitarie e di sicurezza sono state rafforzate grazie all' adozione del Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme ad esperti scientifici e alle **autorità** italiane, che contiene misure operative relative a tutti gli aspetti dell' esperienza in crociera, sia a bordo sia a terra».

Le misure più importanti? «La riduzione del numero di ospiti; test con tampone per tutti prima dell' imbarco e a metà crociera; test con tampone per l' equipaggio prima dell' imbarco e regolarmente durante il periodo di permanenza a bordo; controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave e ogni volta che si accede ai ristoranti; visita delle destinazioni solo con escursioni protette; distanziamento fisico a bordo e nei terminal; nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo; potenziamento della sanificazione e dei servizi medici; utilizzo della mascherina protettiva quando necessario».

Un bel daffare per gli addetti, indubbe complicazioni per l' urgenza, ma il disagio è superato dai benefici indotti: l' impenetrabilità del virus a bordo. La sosta della nave alla Spezia si protrarrà fino alle 19. In mattinata è in programma il rifornimento (ormai rituale) di Gnl, sulla scia del protocollo-pilota, a livello nazionale, di cui è stata capofila la Capitaneria di porto. Alla Spezia saranno imbarcati 84 crocieristi.

Quelli che sbarcheranno alla stazione marittima sono partiti da Savona e sbarcati Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari. Dalle partenze di fine maggio, fra le offerte di escursioni, saranno inseriti anche il trekking a Montemarcello, la visita di Portovenere e un itinerario in gommone attorno alle isole.

Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## L' Arpal a caccia di rumori I rilievi nei pressi del porto

*Nuova campagna notturna di monitoraggio lungo il viale San Bartolomeo Misurazioni dalla strada agli ultimi piani, sullo sfondo dell' inchiesta della Procura*

LA SPEZIA Traffico bloccato e orecchie-elettroniche tese. Così l' altra notte in viale San Bartolomeo, dall' incrocio con via Giulio Della Torre all' incrocio con via San Cipriano, dalle 22 alle 6 di mattina, con presidio della Polizia Municipale per blindare l' area. Al lavoro i tecnici dell' Arpal con fonometri mobili e una centralina fissa. Obiettivo: verificare l' impatto dei rumori provenienti dal porto, su strada e ai piani alti delle case, per capire, fra l' altro, la reale portata dell' effetto-fonoassorbente della barriera costata 5 milioni di euro (da riposizionare dopo la riconfigurazione dei binari portuali...). Un' analisi connessa alla convezione che l' Arpal aveva stipulato con l' **Autorità di sistema portuale** e il Comune della Spezia dopo la proteste dal fronte dei residenti del Canaletto e di Fossamastra che lamentavano - e lamentano - i 'picchi' acustici molesti che (soprattutto d' estate, con le finestre aperte) turbano la quiete notturna. Sullo sfondo delle operazioni c' è l' impulso che arriva dal giudice delle indagini preliminari Fabrizio Garofalo a seguito dell' opposizione alla richiesta di archiviazione promossa dall' ingegner spaccadecibel Vittorio Gasparini dopo il vaglio del suo esposto, con i rilievi fai-da-te in viale San Bartolomeo, da parte della Procura: ok all' archiviazione per l' improcedibilità dei reati in materia di emissioni acustiche a fronte della mancanza di norme ad hoc sul lavoro **portuale** ma ordine di nuove indagini per l' ipotesi di omissione di atti d' ufficio per l' inerzia del Comune ad adoperarsi per migliorare la situazione. L' altra notte le banchine portuali erano densamente popolate: due navi da crociera sul lato ovest del molo Garibaldi (Sirena e Costa Diadema) una sul lato est (il cargo Venezia), due navi all' ormeggio del molo Fornelli (le portacontainer Saturn e Valencia).

Tutte avevano i generatori in moto. Ci vorranno mesi per l' elaborazione dei risultati. Intanto l' ingegner Gasparini, dalla sua nuova dimora di Carozzo, non molla. «Anche qui le navi rumorose si sentono distintamente», dice.

La prova? «Il 14 aprile scorso all' una di notte ho filmato il mio fonometro che indicava il rumore diffuso in tutto il golfo da una nave, una di quelle particolarmente rumorose che immagino abbia tenuto sveglio il Canaletto. Le navi allora ormeggiate al molo Fornelli erano la Msc Florentina e la Msc Capucine. I rumori da me registrati sono stati costantemente compresi tra i 42 e i 44 dbA (44 quando veniva appoggiato un container da qualche operatore particolarmente maldestro), il rumore notturno di fondo di Carozzo è di circa 37 dbA. Ricordo che un aumento di 3 dbA significa il raddoppio del rumore...».

Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.



"Contro la Pontremolese chi difende marginali rendite di posizione"

Redazione

Lunigiana - "Recenti dichiarazioni da parte di politici e di ex presidenti di **Autorità** di **sistema Portuale**, che si sono detti contrari o comunque ancora dubbiosi sul raddoppio della nostra linea ferroviaria Pontremolese, hanno rafforzato in me, paradossalmente, la convinzione di quanto questa opera ed il suo raddoppio siano indispensabili ed economicamente, ecologicamente e strategicamente vantaggiosi, non solo per i porti della Spezia e di Marina di Carrara, ma per tutta la logistica tirrenica, nazionale ed europea Chi ancora si oppone al completamento della linea Pontremolese dimostra infatti di far parte di quella schiera di personaggi che avversano lo sviluppo a danno dei territori e a vantaggio di marginali rendite di posizione. Ciò in sostanza significa temere le sfide che il futuro ci impone. Un richiamo non ozioso il mio in un momento epocale in cui all' Italia è richiesta una visione di sviluppo proiettata sui prossimi decenni. Il successo dei porti del nostro **Sistema** del mar ligure orientale potrebbe infatti aiutare a crescere anche quelle realtà che di fatto non vedono aumentare i traffici, che sono ancora purtroppo fermi ai livelli di diversi anni fa. Chi si ostina in questa visione miope della portualità dimostra di non comprendere il ruolo che invece dovranno avere i nostri scali che sono la porta non solo dell' Italia ma anche di tutto quel mercato sud-europeo. La Spezia, con la sua spiccata e dimostrata predisposizione al trasporto ferroviario, potrà e dovrà giocare un ruolo determinante in questa prospettiva. Un trasporto ferroviario efficiente, garantito da una Pontremolese completata, offrirà un servizio altamente competitivo rispetto anche agli scali del nord Europa. Torno a chiedere che sulla questione Pontremolese si stabilisca e si mantenga, responsabilmente l' unità di tutta la classe dirigente dei territori interessati alla realizzazione di questa grande opera che, non lo dimentichiamo, è già stata affidata ad un commissario nominato dal Governo" Andrea Fontana Presidente Associazione Spedizionieri del Porto della Spezia Giovedì 6 maggio 2021 alle 20:46:42 Redazione.



## Gli spedizionieri della Spezia ribadiscono l' assoluta necessità del raddoppio della Pontremolese

Fontana: sulla questione si stabilisca e si mantenga, responsabilmente l' unità di tutta la classe dirigente dei territori interessati L' Associazione Spedizionieri del Porto della Spezia si chiede chi ha paura del raddoppio della Pontremolese. Riferendosi a recenti dichiarazioni da parte di politici e di ex presidenti di **Autorità** di **Sistema** Portuale che si sono detti contrari o comunque ancora dubbiosi sul raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, il presidente dell' associazione, Andrea Fontana, ha evidenziato che tali opposizioni o perplessità rafforzano invece «la convinzione di quanto questa opera ed il suo raddoppio siano indispensabili ed economicamente, ecologicamente e strategicamente vantaggiosi, non solo per i porti della Spezia e di Marina di Carrara, ma per tutta la logistica tirrenica, nazionale ed europea. Chi ancora si oppone al completamento della linea Pontremolese - ha accusato Fontana, dimostra infatti di far parte di quella schiera di personaggi che avversano lo sviluppo a danno dei territori e a vantaggio di marginali rendite di posizione. Ciò in sostanza significa temere le sfide che il futuro ci impone». Evidenziando che «un trasporto ferroviario efficiente, garantito da una Pontremolese completata, offrirà un servizio altamente competitivo rispetto anche agli scali del nord Europa», il presidente dell' Associazione Spedizionieri del Porto della Spezia ha esortato a che «sulla questione Pontremolese si stabilisca e si mantenga responsabilmente l' unità di tutta la classe dirigente dei territori interessati alla realizzazione di questa grande opera che, non lo dimentichiamo, è già stata affidata ad un commissario nominato dal governo».

**informARE**  
 Il quotidiano on line per gli operatori e gli utenti del Tirreno  
 6 maggio 2021

**Gli spedizionieri della Spezia ribadiscono l' assoluta necessità del raddoppio della Pontremolese**  
 Fontana: sulla questione si stabilisca e si mantenga, responsabilmente l'unità di tutta la classe dirigente dei territori interessati

L'Associazione Spedizionieri del Porto della Spezia si chiede chi ha paura del raddoppio della Pontremolese. Riferendosi a recenti dichiarazioni da parte di politici e di ex presidenti di Autorità di Sistema Portuale che si sono detti contrari o comunque ancora dubbiosi sul raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, il presidente dell'associazione, Andrea Fontana, ha evidenziato che tali opposizioni o perplessità rafforzano invece «la convinzione di quanto questa opera ed il suo raddoppio siano indispensabili ed economicamente, ecologicamente e strategicamente vantaggiosi, non solo per i porti della Spezia e di Marina di Carrara, ma per tutta la logistica tirrenica, nazionale ed europea. Chi ancora si oppone al completamento della linea Pontremolese - ha accusato Fontana, dimostra infatti di far parte di quella schiera di personaggi che avversano lo sviluppo a danno dei territori e a vantaggio di marginali rendite di posizione. Ciò in sostanza significa temere le sfide che il futuro ci impone».

Evidenziando che «un trasporto ferroviario efficiente, garantito da una Pontremolese completata, offrirà un servizio altamente competitivo rispetto anche agli scali del nord Europa», il presidente dell'Associazione Spedizionieri del Porto della Spezia ha esortato a che «sulla questione Pontremolese si stabilisca e si mantenga responsabilmente l'unità di tutta la classe dirigente dei territori interessati alla realizzazione di questa grande opera che, non lo dimentichiamo, è già stata affidata ad un commissario nominato dal governo».

**Leggi le notizie di Formate Archivi Leader! Iscriviti al servizio gratuito.**

Vedere il tuo affare	Data di arrivo	Data di partenza
Altra Affiliazioni	06 May 21	17 May 21
Carrara	2021	2021

Indice • Prima pagina • Indietro

sp@re - Piazza Matteotti 1/3 - 19123 Genova - ITALIA  
 tel. 010.2482222 - fax 010.2481769 - www.sp@re.it

## Chi ha paura della Pontremolese?

Domanda Andrea Fontana, presidente Spedizionieri della Spezia

Redazione

LA SPEZIA Chi ha paura della Pontremolese? Questa la domanda che pone Andrea Fontana, presidente Associazione Spedizionieri del Porto della Spezia. Recenti dichiarazioni scrive Fontana da parte di politici e di ex presidenti di Autorità di Sistema portuale, che si sono detti contrari o comunque ancora dubbiosi sul raddoppio della nostra linea ferroviaria Pontremolese, hanno rafforzato in me, paradossalmente, la convinzione di quanto questa opera ed il suo raddoppio siano indispensabili ed economicamente, ecologicamente e strategicamente vantaggiosi, non solo per i porti della Spezia e di Marina di Carrara, ma per tutta la logistica tirrenica, nazionale ed europea. Chi ancora si oppone al completamento della linea Pontremolese dimostra infatti di far parte di quella schiera di personaggi che avversano lo sviluppo a danno dei territori e a vantaggio di marginali rendite di posizione. Ciò in sostanza significa temere le sfide che il futuro ci impone. Un richiamo non ozioso il mio in un momento epocale in cui all'Italia è richiesta una visione di sviluppo proiettata sui prossimi decenni. Il successo dei porti del nostro Sistema del Mar Ligure orientale potrebbe infatti aiutare a crescere anche quelle realtà che di fatto non vedono aumentare i traffici, che sono ancora purtroppo fermi ai livelli di diversi anni fa. Chi si ostina in questa visione miope della portualità dimostra di non comprendere il ruolo che invece dovranno avere i nostri scali che sono la porta non solo dell'Italia ma anche di tutto quel mercato sud-europeo. La Spezia, con la sua spiccata e dimostrata predisposizione al trasporto ferroviario, potrà e dovrà giocare un ruolo determinante in questa prospettiva. Un trasporto ferroviario efficiente, garantita da una Pontremolese completata, offrirà un servizio altamente competitivo rispetto anche agli scali del nord Europa. Torno a chiedere conclude il presidente degli spedizionieri spezzini che sulla questione Pontremolese si stabilisca e si mantenga, responsabilmente l'unità di tutta la classe dirigente dei territori interessati alla realizzazione di questa grande opera che, non lo dimentichiamo, è già stata affidata ad un commissario nominato dal Governo.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with 'M SC' logo and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below that, a main header features the article title 'Chi ha paura della Pontremolese?' in large blue font, with the author 'Domanda Andrea Fontana, presidente Spedizionieri della Spezia' underneath. A small photo of Andrea Fontana is visible. To the right, there's a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, including one titled 'Assamuti: bene bavato su mare e porti'. At the bottom of the article preview, there's a 'ABBONATI E EFFETTUATI IL LOGIN' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI'.

## Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

### All' inaugurazione del Moro ci sarà anche Paul Cayard

*Lo skipper della Coppa America sarà presente il 15 maggio alle iniziative che celebrano la nuova 'casa' della storica barca di Raul Gardini*

La nuova dimora del Moro III, in testata del Candiano, verrà inaugurata sabato 15 maggio con un ospite veramente speciale: Paul Cayard, skipper di quella barca che nel lontano 1992, protagonista a fianco di Raul Gardini nella Coppa America di San Diego.

Saranno presenti il sindaco Michele de Pascale, il presidente dell' Adsp Daniele Rossi, e, molto probabilmente, i figli di Raul Gardini.

L' iniziativa rientra nel programma dell' evento '30° anniversario Il Moro di Venezia' in programma a Ravenna sabato e domenica prossimi, 15 e 16 maggio, organizzata dall' associazione ravennate La Caveja, presieduta da Angelo Antonelli.

Il Moro III esposto in testata del Candiano è uno dei 5 modelli fatti costruire a Tencara dal team di Gardini. Vinse il Mondiale per barche di Classe Coppa America e, agli occhi di tutti, sembrò lo scafo più veloce tra quelli timonati da Paul Cayard.

Ma proprio perché svelato in anticipo e superfotografato e ripreso da tutti gli altri team, venne 'copiato' così bene che Gardini decise di far costruire una nuova barca.

Il 15 maggio apparirà ai ravennati e agli ospiti nel suo splendore, nella struttura in vetro protettiva e con una illuminazione ad hoc per le visite serali.

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

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

Nei prossimi giorni verrà svelato il programma definitivo dell' iniziativa di Antonelli: «Posso confermare - dice - la presenza di Paul Cayard. È un appuntamento al quale tiene molto».

Il programma prevede una mostra del fotografo Carlo Borlenghi, una regata dedicata al Moro e a Gardini.

lo. tazz.



porto di carrara

## Ferrovia spinge il traffico lapideo

Meno di un mese fa il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, inaugurava assieme al presidente dell' Autorità portuale, Mario Sommariva, il nuovo fascio di binari all' interno del **porto di Marina di Carrara**. Oggi gli stessi binari sono già utilizzati con successo dal terminal toscano per trasportare prodotti lapidei - in particolare grandi blocchi di granito provenienti via mare da India, Sud Africa e Brasile -, prevalentemente in Veneto, destinati alle aziende specializzate nella lavorazione di questi prodotti. La nuova coppia di binari consente di comporre i treni sottobordo le navi, con notevoli vantaggi in termini di operatività ed efficienza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

l' economia del mare

### Ripartono i blocchi dal porto Due treni di granito alla settimana

*Il nuovo fascio di binari inaugurato da meno di un mese ha dato nuovo sprint ai traffici dello scalo*

CARRARA. Il marmo torna a viaggiare. Lo fa sui binari e, soprattutto, manda un segnale importante sulla ripresa delle esportazioni.

Da poco inaugurato e subito operativo il nuovo fascio di binari interno al porto di Marina di Carrara. Partono dal terminal F2i-FHP due treni settimanali carichi di blocchi di granito verso il Veneto. Così si evita il trasporto tramite centinaia di camion e le emissioni di anidride carbonica: insomma con un occhio anche all' ambiente.

I numeri sono significativi. Solo meno di un mese fa il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, inaugurava assieme al presidente dell' **Autorità portuale**, Mario Sommariva, il nuovo fascio di binari all' interno del porto di Marina di Carrara.

Oggi gli stessi binari sono già utilizzati con successo dal terminal F2i-FHP per trasportare prodotti lapidei - in particolare grandi blocchi di granito provenienti via mare da India, Sud Africa e Brasile -, prevalentemente in Veneto, destinati alle aziende specializzate nella lavorazione di questi prodotti.

«Abbiamo ripreso e stabilizzato un traffico importante che stava soffrendo per ragioni organizzative. Ora, grazie alla nuova opera, che da maggiore impulso al trasporto via treno, la vocazione storica del porto di Marina di Carrara può crescere e svilupparsi in maniera positiva. Tant' è che stiamo trattando con Mercitalia per aumentare le tracce e potere aumentare il numero dei treni settimanale», ha detto l' amministratore delegato di FHP Alessandro Becce.

«Con l' operazione legata alla realizzazione dei nuovi binari, abbiamo raggiunto un primo, importantissimo obiettivo. Siamo in linea con le indicazioni che ci giungono dall' Europa in merito alla riduzione di emissioni di anidride carbonica sul territorio e con i piani dell' **Autorità portuale**, rivolti a rendere sempre più sostenibile la convivenza tra città e porto, oltre che a contribuire fattivamente alla competitività dei nostri scali».

«La ripresa dei traffici del lapideo via ferro, con l' eliminazione di camion ed inquinamento sulle strade, è il concreto riscontro a quanto previsto per rendere sempre più efficiente il porto di Marina di Carrara», ha detto il presidente dell' **Autorità portuale** Mario Sommariva.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Porto, la nuova ferrovia impenna i traffici «Due viaggi a settimana di granito per Verona»

Alla soddisfazione dell'Autorità di sistema e della F2I corrisponde la delusione di un territorio che vede sempre più lontana la sua filiera

di Cristina Lorenzi CARRARA E' più ecologico, più veloce e più economico: il nuovo binario che dal porto conduce alla ferrovia, inaugurato nei giorni scorsi sulla banchina Fiorillo è già operativo e ha determinato un'impennata nei traffici portuali. I blocchi di granito partono verso il Veneto due volte la settimana. Una grande soddisfazione per il porto che vede concretizzarsi uno dei principali obiettivi, l'incremento dei traffici. Ne esce meno brillantemente il resto del territorio che ancora una volta vede passare blocchi e marmi pronti per essere lavorati altrove. In questo caso ancora una volta Verona che si prebde la fetta migliore. Intanto al porto sale l'entusiasmo di chi ha fatto centro: «E' da poco inaugurato e subito operativo il nuovo fascio di binari interno al porto di Marina di Carrara - si legge in una nota dell' **Autorità portuale** -. Partono dal terminal F2i-FHP due treni settimanali carichi di blocchi di granito verso il Veneto». Alla soddisfazione del presidente Mario Sommariva si accompagna l'entusiasmo dell'amministratore di Fhp Alessandro Becce.

«Così si evita il trasporto tramite centinaia di camion e le emissioni di CO2 - scrivono in un documento in cui ricordano che «solo meno di un mese fa il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, inaugura, assieme al presidente Sommariva, il nuovo fascio di binari all'interno del porto. Oggi gli stessi binari sono già utilizzati con successo dal terminal F2i-FHP per trasportare prodotti lapidei».

Si tratta di grandi blocchi di granito provenienti via mare da India, Sud Africa e Brasile, prevalentemente diretti in Veneto, destinati alle aziende specializzate nella lavorazione di questi prodotti. «Abbiamo ripreso e stabilizzato un traffico importante - commenta Becce - che stava soffrendo per ragioni organizzative. Ora, grazie alla nuova opera, che dà maggiore impulso al trasporto via treno, la vocazione storica del porto di Marina di Carrara può crescere e svilupparsi in maniera positiva. Tant'è che stiamo trattando con Mercitalia per aumentare le tracce e potere aumentare il numero dei treni settimanali». «Con l'operazione legata alla realizzazione dei nuovi binari - aggiunge Sommariva -, abbiamo raggiunto un primo, importantissimo obiettivo. Siamo in linea con le indicazioni che ci giungono dall'Europa in merito alla riduzione di emissioni di CO2 sul territorio e con i piani dell'AdSP, rivolti a rendere sempre più sostenibile la convivenza tra città e porto, oltre che a contribuire fattivamente alla competitività dei nostri scali. La ripresa dei traffici del lapideo via ferro, con l'eliminazione di camion ed inquinamento sulle strade, è il concreto riscontro a quanto previsto per rendere sempre più efficiente il porto di Marina».

Intanto le prime reazioni sulla filiera che ancora una volta rimane una chimera. Così Paolo Gozzano segretario provinciale di Cgil, il quale congratulandosi per l'attività del porto «che con successo realizza la pluralità di servizi» chiede un cambio di passo alle istituzioni: «Siamo amareggiati che nonostante la legge 35 non riesca a decollare la filiera. In questo territorio c'è bisogno che la lavorazione venga fatta qua: bisogna esportare il nostro valore coinvolgendo l'Accademia e l'Università e. E' importante che le concessioni vengano meglio ancorate a chi garantisce la lavorazione in loco. I beni pubblici devono essere dati a chi mantiene gli impegni. Su questo le istituzioni devono essere ferme». Gettano acqua sul fuoco gli industriali che sostengono che «il materiale che arriva in porto, trovano approdo da noi, anche se sono ordinate da aziende di altre regioni, ad esempio il Veneto. Alcune tratte



commerciali sono ostacolate dalla pandemia. Ovviamente arrivano pietre naturali ordinate già da tempo da aziende di altre regioni. Il comparto della lavorazione della pietra naturale di Massa Carrara sta subendo una

---



## La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

---

significativa contrazione rispetto ai consueti standard degli ultimi anni, ma ciò è dovuto alla pandemia» così Fabrizio Santucci, capogruppo della sezione lapideo di Confindustria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Porto di Carrara: riparte il traffico del lapideo verso il Nord grazie ai nuovi binari

(FERPRESS) **CARRARA**, 6 MAG Solo meno di un mese fa il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, inaugurava assieme al Presidente dell'AdSP, Mario Sommariva, il nuovo fascio di binari all'interno del **Porto di Marina di Carrara**. Oggi gli stessi binari sono già utilizzati con successo dal terminal F2i-FHP per trasportare prodotti lapidei in particolare grandi blocchi di granito provenienti via mare da India, Sud Africa e Brasile -, prevalentemente in Veneto, destinati alle aziende specializzate nella lavorazione di questi prodotti. Abbiamo ripreso e stabilizzato un traffico importante che stava soffrendo per ragioni organizzative. Ora, grazie alla nuova opera, che da maggiore impulso al trasporto via treno, la vocazione storica del **porto di Marina di Carrara** può crescere e svilupparsi in maniera positiva. Tant'è che stiamo trattando con Mercitalia per aumentare le tracce e potere aumentare il numero dei treni settimanale, ha detto l'AD di FHP Alessandro Becce. Con l'operazione legata alla realizzazione dei nuovi binari, abbiamo raggiunto un primo, importantissimo obiettivo. Siamo in linea con le indicazioni che ci giungono dall'Europa in merito alla riduzione di emissioni di CO2 sul territorio e con i piani dell'AdSP, rivolti a rendere sempre più sostenibile la convivenza tra città e **porto**, oltre che a contribuire fattivamente alla competitività dei nostri scali. La ripresa dei traffici del lapideo via ferro, con l'eliminazione di camion ed inquinamento sulle strade, è il concreto riscontro a quanto previsto per rendere sempre più efficiente il **porto di Marina di Carrara**, ha detto Il presidente dell'AdSP Mario Sommariva.

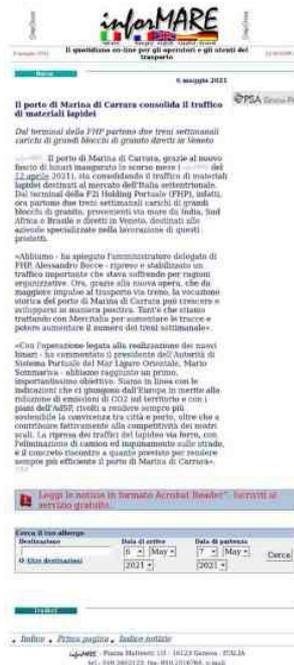


# Informare

## Marina di Carrara

### Il porto di Marina di Carrara consolida il traffico di materiali lapidei

Dal terminal della FHP partono due treni settimanali carichi di grandi blocchi di granito diretti in Veneto Il porto di Marina di Carrara, grazie al nuovo fascio di binari inaugurato lo scorso mese ( del 12 aprile 2021), sta consolidando il traffico di materiali lapidei destinati al mercato dell' Italia settentrionale. Dal terminal della F2i Holding **Portuale** (FHP), infatti, ora partono due treni settimanali carichi di grandi blocchi di granito, provenienti via mare da India, Sud Africa e Brasile e diretti in Veneto, destinati alle aziende specializzate nella lavorazione di questi prodotti. «Abbiamo - ha spiegato l' amministratore delegato di FHP, Alessandro Becce - ripreso e stabilizzato un traffico importante che stava soffrendo per ragioni organizzative. Ora, grazie alla nuova opera, che da maggiore impulso al trasporto via treno, la vocazione storica del porto di Marina di Carrara può crescere e svilupparsi in maniera positiva. Tant' è che stiamo trattando con Mercitalia per aumentare le tracce e potere aumentare il numero dei treni settimanale». «Con l' operazione legata alla realizzazione dei nuovi binari - ha commentato il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale**, Mario Sommariva - abbiamo raggiunto un primo, importantissimo obiettivo. Siamo in linea con le indicazioni che ci giungono dall' Europa in merito alla riduzione di emissioni di CO2 sul territorio e con i piani dell' AdSP, rivolti a rendere sempre più sostenibile la convivenza tra città e porto, oltre che a contribuire fattivamente alla competitività dei nostri scali. La ripresa dei traffici del lapideo via ferro, con l' eliminazione di camion ed inquinamento sulle strade, è il concreto riscontro a quanto previsto per rendere sempre più efficiente il porto di Marina di Carrara».



## Informazioni Marittime

### Marina di Carrara

## A Marina di Carrara prodotti lapidei sul nuovo fascio di binari

*L'infrastruttura ferroviaria all'interno del porto è stata inaugurata in aprile*

È già operativo, un mese dopo l'inaugurazione, il nuovo fascio di binari all'interno del porto di Marina di Carrara, utilizzato con successo dal terminal F2i-FHP per trasportare prodotti lapidei - in particolare grandi blocchi di granito provenienti via mare da India, Sud Africa e Brasile -, prevalentemente in Veneto, destinati alle aziende specializzate nella lavorazione di questi prodotti. "Abbiamo ripreso e stabilizzato un traffico importante che stava soffrendo per ragioni organizzative - ha detto l'ad di FHP Alessandro Becce -. Ora, grazie alla nuova opera, che da maggiore impulso al trasporto via treno, la vocazione storica del porto di Marina di Carrara può crescere e svilupparsi in maniera positiva. Tant'è che stiamo trattando con Mercitalia per aumentare le tracce e potere aumentare il numero dei treni settimanale". "Con l'operazione legata alla realizzazione dei nuovi binari - ha dichiarato il presidente dell'AdSP Mario Sommariva - abbiamo raggiunto un primo, importantissimo obiettivo. Siamo in linea con le indicazioni che ci giungono dall'Europa in merito alla riduzione di emissioni di Co2 sul territorio e con i piani dell'AdSP, rivolti a rendere sempre più sostenibile la convivenza tra città e porto, oltre che a contribuire fattivamente alla competitività dei nostri scali. La ripresa dei traffici del lapideo via ferro, con l'eliminazione di camion ed inquinamento sulle strade, è il concreto riscontro a quanto previsto per rendere sempre più efficiente il porto di Marina di Carrara".



## Il ricco traffico del marmo riprende quota nel porto di Marina di Carrara

La Spezia Solo meno di un mese fa il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, inaugurava assieme al Presidente dell'**AdSP**, Mario Sommariva, il nuovo fascio di binari all'interno del Porto di Marina di Carrara. Oggi gli stessi binari sono già utilizzati con successo dal terminal F2i-FHP per trasportare prodotti lapidei in particolare grandi blocchi di granito provenienti via mare da India, Sud Africa e Brasile -, prevalentemente in Veneto, destinati alle aziende specializzate nella lavorazione di questi prodotti. Abbiamo ripreso e stabilizzato un traffico importante che stava soffrendo per ragioni organizzative. Ora, grazie alla nuova opera, che da maggiore impulso al trasporto via treno, la vocazione storica del porto di Marina di Carrara può crescere e svilupparsi in maniera positiva. Tant'è che stiamo trattando con Mercitalia per aumentare le tracce e potere aumentare il numero dei treni settimanale, ha detto l'AD di FHP Alessandro Becce. Con l'operazione legata alla realizzazione dei nuovi binari, abbiamo raggiunto un primo, importantissimo obiettivo. Siamo in linea con le indicazioni che ci giungono dall'Europa in merito alla riduzione di emissioni di CO2 sul territorio e con i piani dell'**AdSP**, rivolti a rendere sempre più sostenibile la convivenza tra città e porto, oltre che a contribuire fattivamente alla competitività dei nostri scali, La ripresa dei traffici del lapideo via ferro, con l'eliminazione di camion ed inquinamento sulle strade, è il concreto riscontro a quanto previsto per rendere sempre più efficiente il porto di Marina di Carrara, ha detto Il presidente dell'**AdSP** Mario Sommariva



## Shipping Italy

### Marina di Carrara

## Il raccordo ferroviario del porto di Carrara già operativo con due treni a settimana per il Veneto

Inaugurato meno di un mese fa, è già pienamente operativo il nuovo fascio di binari interno al porto di Marina di Carrara. L'infrastruttura ferroviaria è infatti già sfruttata da due treni settimanali, operati da Mercitalia, utilizzati per l'invio verso il Veneto di prodotti lapidei in particolare grandi blocchi di granito perlopiù provenienti via mare da India, Sud Africa e Brasile in arrivo al terminal F2i-Fhp e destinati alle aziende specializzate nella loro lavorazione. Abbiamo ripreso e stabilizzato un traffico importante che stava soffrendo per ragioni organizzative. Ora, grazie alla nuova opera, che dà maggiore impulso al trasporto via treno, la vocazione storica del porto di Marina di Carrara può crescere e svilupparsi in maniera positiva. Tant'è che stiamo trattando con Mercitalia per aumentare le tracce e poter aumentare il numero dei treni settimanale ha commentato l'amministratore delegato di Fhp, Alessandro Becce. La ripresa dei traffici del lapideo via ferro, con l'eliminazione di camion e inquinamento sulle strade, è il concreto riscontro a quanto previsto per rendere sempre più efficiente il porto di Marina di Carrara ha aggiunto il presidente dell'AdSP del Mar Ligure orientale ,Mario Sommariva.



la nomina

### Si va verso la riconferma dell' ingegner Di Sarcina

carrara. Per il ruolo di segretario generale dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mar ligure orientale si va verso una riconferma di Francesco di Sarcina.

A livello di passaggi tecnici, si legge in una nota, è stato convocato il comitato di gestione dell' Authority per il 14 maggio e, per informazione, l' organismo di partenariato, il 13 maggio, per comunicare la proposta di nomina, da parte del presidente, Mario Sommariva, del segretario generale.

Il presidente proporrà la nomina dell' attuale segretario generale, l' ingegner Francesco Di Sarcina.

Di Sarcina, è stato segretario generale dell' Authority dal giugno 2017 con la presidenza di Carla Roncallo. Nell' ottobre 2020 è stato nominato commissario straordinario dell' ente di via del Molo a seguito delle dimissioni della presidente. Con la nomina del nuovo presidente, Mario Sommariva, ha mantenuto le funzioni di segretario generale.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Informazioni Marittime

Livorno

### Porto di Livorno, Di Sarcina verso la riconferma a segretario

*Il 14 maggio il Comitato di gestione discuterà la proposta di nomina del presidente Mario Sommariva*

È stato convocato il 14 maggio il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale e, per informazione, l' Organismo di Partenariato il 13 maggio, per comunicare la proposta di nomina, da parte del presidente Mario Sommariva del segretario generale. Il presidente proporrà la conferma dell' attuale, Francesco Di Sarcina. Di Sarcina è segretario del sistema portuale di Livorno e Marina di Carrara da giugno 2017 con la presidenza di **Carla Roncallo**. Nell' ottobre 2020 è stato nominato Commissario straordinario dell' ente dopo le dimissioni di **Roncallo**, per poi ritornare segretario con l' arrivo di Sommariva.



# La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

## Acciaierie, il 'puzzle' di Giorgetti

Piombino, il ministro studia un piano con Taranto e Terni. I sindacati: «Tempo scaduto, basta rinvii»

PIOMBINO Jsw Steel, sindacati pronti alla mobilitazione se non arriverà in tempi rapidi la convocazione da parte del ministro dello sviluppo economico. E proprio ieri il ministro Giancarlo Giorgetti ha spoiuegato che sl fronte dell' acciaio e in particolare «su Taranto e Piombino il governo ha un progetto che si avvarrà sia delle risorse messe a disposizione dal Pnrr, sia anche delle capacità tecnologiche offerte dai cosiddetti campioni nazionali che noi abbiamo nei vari settori, che si potranno utilmente applicare a un progetto di cui andare fieri nel mondo». Giorgetti intervenendo al webinar del ciclo 'Obbligati a crescere' ha detto: «Sono molto ottimista- al netto della situazione molto complicata sotto diversi profili: quello che è chiaro è che senza acciaio si blocca tutto il sistema della manifattura italiana dove siamo secondi in Europa dopo la Germania, siamo bravi e capaci di fare». «Taranto, Piombino, Terni sono parte di un puzzle che deve in qualche modo essere coerente: stiamo ascoltando tutti e in tempi relativamente breve potremo presentare un puzzle coerente, che possa rispondere all' esigenza strategica di produzione di acciaio per la nostra industria manifatturiera» fa notare il ministro. «L' acciaio, in questo momento - sottolinea il ministro - ha dei prezzi incredibili: i risultati di Arcelor Mittal a Taranto dimostrano che nel primo trimestre di quest' anno quell' acciaieria ha fatto utili, profitti».

Ma intanto fano notare i sindacato «la situazione dello stabilimento e dei Lavoratori Jsw Steel Italy, Piombino Logistics e Gsi di Piombino, sta diventando ogni giorno più drammatica ed insostenibile - evidenziano Fim, Fiom, Uilm e Ugl - in oltre due mesi di presidio ed iniziative, le Rsu sono state capaci di invertire il senso del sentire comune sullo stabilimento. Le iniziative fin qui sviluppate hanno consolidato le affermazioni inizialmente timide, ma via via più determinate, che la fabbrica è necessaria per questo territorio, per la Regione e per il Paese stesso» «Ad oggi - spiegano i rappresentanti sindacali - tra i lavoratori diretti e dell' indotto in forza nello stabilimento, siamo a circa 2000 persone che contribuiscono all' economia ed al Pil del comprensorio, anche con i quasi 25 milioni di annui di ammortizzatori sociali. La multinazionale indiana Jsw dimostra nei fatti, di non essere più interessata ad investire nello stabilimento e tiene tutti gli impianti di laminazione fermi, con la quasi totalità dei lavoratori a carico dello Stato, nonostante il mercato dell' acciaio sia in netta ripresa e con ampie prospettive future» «Sarebbe davvero irragionevole ed inaccettabile lasciar morire inesorabilmente l' unico stabilimento che produce rotaie in Italia, un sito siderurgico posizionato strategicamente su un porto al centro del Mediterraneo con ampi spazi retro-portuali e dove sono state investite ingenti risorse pubbliche e regionali, con un' evidente sinergia possibile con altri stabilimenti, tra i quali l' attigua Liberty Magona, dove lavorano oltre 600 addetti tra diretti e indiretti già in fibrillazione per il fallimento della banca su cui si appoggiava la Proprietà. Riteniamo che il Piano della siderurgia nazionale allo studio del Governo dovrebbe partire con queste basi. Il Ministro Giorgetti pare stia lavorando ad un piano alternativo per il sito di Piombino, tutto nel segreto delle stanze, senza coinvolgere, a detta degli interessati, le istituzioni locali» Le Rsu chiamano i lavoratori a sostenere per i prossimi giorni la realizzazione di un' assemblea pubblica da tenersi, come a febbraio di 4 anni fa, davanti al Palazzo comunale.





**Tirrenia, appello a Giorgetti: "Poche ore per evitare la crisi"**

**PORTO DI CIVITAVECCHIA** NAVE NAVI TIRRENIA BATMAN MILANO (ITALPRESS) - "Senza l' accordo di ristrutturazione di CIN, Tirrenia in A.S., come sancito dall' Attestatore, primario professionista terzo ed indipendente, recupererebbe forse fra il 10% ed il 19% del proprio credito di 180 milioni di euro, quindi una cifra fra 18 e 34 milioni di euro, ma non subito fra diversi anni e senza alcuna garanzia. La nostra offerta, accettata dai Commissari di Tirrenia in A.S. e supportata dall' intervento del Gruppo Europa Investimenti, primario investitore italiano, con un investimento di 63 milioni di euro, prevede il pagamento di 23 milioni di euro subito, di 20 milioni di euro nel corso del piano e di altri 101 milioni di euro entro il 2025, garantiti da ipoteche sulle navi, per un totale pari all' 80% del credito ovvero 144 milioni di euro". E' quanto si legge in una nota di Tirrenia Compagnia Italiana di Navigazione. "A quanto ci scrivono i Commissari il Ministro del MISE, Giancarlo Giorgetti, avrebbe autorizzato l' accordo subordinatamente al rispetto di talune condizioni, alcune delle quali risultano ostative al rilascio dell' attestazione oltre che alla firma finale dell' accordo stesso perchè evidenziano profili di palese illegalità esponendo Tirrenia in AS, CIN e l' investitore a rischio di commettere reati di bancarotta - continua la nota -. Non possiamo credere che, dopo aver raggiunto un accordo su un rimborso pari all' 80% del credito con garanzie reali sulle navi, ampiamente capienti, il MISE abbia posto condizioni di questa gravità che non renderebbero possibile l' omologa del piano di risanamento da parte del Tribunale di Milano. Siamo certi della buona fede del MISE e confidiamo in un suo immediato intervento risolutore considerato che in gioco c' è il futuro di 6.000 famiglie ed anche il credito di Tirrenia in AS. L' accordo è pronto per la firma". (ITALPRESS).



## Civitavecchia-Olbia senza oneri pubblici

Massimo Belli

ROMA Da Maggio 2021 e per i prossimi due anni il servizio pubblico di continuità territoriale sulla linea Civitavecchia-Olbia, che si effettua nel periodo dal 1° Ottobre al 31 Maggio, quando il collegamento non è richiesto per soddisfare i flussi turistici, sarà garantito senza più oneri per lo Stato. Le tre imprese di navigazione autorizzate, Grandi Navi Veloci, Compagnia Italiana Navigazione e Grimaldi Euromed, rispondendo positivamente alla procedura attivata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, hanno accettato di effettuare i collegamenti tra Civitavecchia e Olbia nella stagione invernale garantendo così la continuità territoriale e il rispetto degli obblighi di servizio pubblico, quale condizione per operare nel corso della stagione estiva. Gli obblighi di servizio prevedono lo svolgimento di un collegamento notturno con frequenza giornaliera andata e ritorno mediante l'utilizzo di due navi. Il Ministero a tal fine ha approvato, in via sperimentale e in prima applicazione del nuovo regime, il piano operativo congiunto presentato dai tre armatori al fine di ripartire gli oneri di servizio pubblico con modalità eque limitatamente al mese di Maggio 2021. Il meccanismo di ripartizione degli oneri per il servizio di continuità territoriale che riprenderà il primo ottobre 2021 potrà poi essere rivisto per assicurare il miglior soddisfacimento delle esigenze di collegamento. Durante la stagione estiva (1° Giugno 30 Settembre) gli armatori dovranno determinare la propria offerta commerciale in piena autonomia, al fine di garantire agli utenti dei servizi merci e passeggeri la possibilità di beneficiare di tariffe pienamente concorrenziali. Sulla linea è sempre consentito alle altre imprese di navigazione interessate la possibilità di presentare richiesta di autorizzazione ad operare a condizione dell'integrale accettazione degli obblighi di servizio pubblico relativi al periodo compreso tra il 1° Ottobre e il 31 Maggio di ciascun anno, nel rispetto dei requisiti e delle modalità previsti dall'Avviso del Ministero (n. 2069 del 22 Gennaio 2021).



## Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Roma ufficializza l'alleanza a tre per la Civitavecchia-Olbia: In estate tariffe pienamente concorrenziali

Da maggio 2021 e per i prossimi due anni il servizio pubblico di continuità territoriale sulla linea Civitavecchia-Olbia, che si effettua nel periodo 1° ottobre-31 maggio, quando il collegamento non è richiesto per soddisfare i flussi turistici, sarà garantito senza più oneri per lo Stato. Inizia così la nota con cui il Governo ha annunciato che le tre imprese di navigazione autorizzate, Grandi Navi Veloci, Compagnia Italiana Navigazione e Grimaldi Euromed, rispondendo positivamente alla procedura attivata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, hanno accettato di effettuare i collegamenti tra Civitavecchia e Olbia nella stagione invernale garantendo così la continuità territoriale e il rispetto degli obblighi di servizio pubblico, quale condizione per operare nel corso della stagione estiva. Gli obblighi di servizio prevedono lo svolgimento di un collegamento notturno con frequenza giornaliera andata e ritorno mediante l'utilizzo di due navi. La notizia era stata anticipata da SHIPPING ITALY il 2 maggio scorso. Il Ministero a tal fine ha approvato, in via sperimentale e in prima applicazione del nuovo regime, il piano operativo congiunto presentato dai tre armatori al fine di ripartire gli oneri di servizio pubblico con modalità eque limitatamente al mese di maggio 2021. Il meccanismo di ripartizione degli oneri per il servizio di continuità territoriale che riprenderà il primo ottobre 2021 potrà poi essere rivisto per assicurare il miglior soddisfacimento delle esigenze di collegamento. Dal dicastero precisano che durante la stagione estiva (1° giugno 30 settembre) gli armatori dovranno determinare la propria offerta commerciale in piena autonomia, al fine di garantire agli utenti dei servizi merci e passeggeri la possibilità di beneficiare di tariffe pienamente concorrenziali. Sulla linea è sempre consentito alle altre imprese di navigazione interessate la possibilità di presentare richiesta di autorizzazione ad operare a condizione dell'integrale accettazione degli obblighi di servizio pubblico relativi al periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 maggio di ciascun anno, nel rispetto dei requisiti e delle modalità previsti dall'Avviso del Ministero (n. 2069 del 22 gennaio 2021).



## L'odissea delle banchine Quasi 10 anni per i lavori

*Ultimo ritardo per la variante d'appalto «Mesi per avere le nuove autorizzazioni» Il cantiere non era previsto per l'estate Ma il rischio era quello di perdere i fondi*

Erano stati programmati in un periodo ben diverso i lavori di consolidamento delle banchine del lungomare di Brindisi.

Ma le lungaggini burocratiche hanno costretto l'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale a fare una scelta difficile: aprire il cantiere durante l'estate o rischiare di perdere i fondi. Il progetto, tra l'altro, risale a molti anni fa e rappresenta il completamento della riqualificazione del waterfront voluta dall'allora sindaco Domenico Mennitti, conclusasi nel 2014. La parte di competenza del Comune e quella di competenza dell'allora **Autorità portuale** di Brindisi, per la verità, si sarebbero dovute concludere insieme, invece per una serie di motivi le cose non sono andate in questo modo.

L'**Autorità portuale**, infatti, perse i fondi che era riuscita ad ottenere per i lavori. E così, circa sette anni fa, l'ente aveva deciso di uscire dall'impasse modificando il progetto, e dunque la destinazione ufficiale delle banchine, anche sulla base delle perplessità espresse dalla Soprintendenza ai Beni architettonici e paesaggistici, in modo da poter puntare alle risorse liberate nell'ambito del programma Interreg Italia-Grecia.

L'idea iniziale, in effetti, era quella di far approdare alle banchine Centrale e Dogana le navi da crociera. Giganti che, però, avrebbero ostruito la visuale del porto e richiesto un apparato di security (una contestatissima recinzione in plexiglas, per la precisione) tale da vanificare tutti i lavori di riqualificazione messi in atto dal Comune. Ed alla fine, dopo la rimodulazione del progetto, l'Authority era anche riuscita a risparmiare poco meno di 2 milioni di euro rispetto alla spesa inizialmente prevista.

Intanto, però, dopo la conclusione dei lavori di riqualificazione del waterfront da parte del Comune, si era rivelato impossibile collegare la pavimentazione del nuovo lungomare direttamente con le banchine, per non ritrovarsi poi dopo l'esecuzione dei nuovi lavori un pericolosissimo gradino. Ecco perché in attesa della sistemazione delle banchine, la ditta appaltatrice del Comune aveva realizzato una fascia tampone in cemento che è visibile ancora oggi. Solo dopo il consolidamento delle banchine, si potranno completare definitivamente i lavori con la posa della nuova pavimentazione anche nella fascia di sicurezza. O almeno così si disse all'epoca.

Da allora, però, sono passati quasi dieci anni. I lavori di consolidamento, alla fine, sono stati appaltati a maggio del 2017, dunque tre anni dopo la conclusione della riqualificazione del waterfront. Ma sono partiti a febbraio del 2018. A quella data, infatti, risale la prima ordinanza di inibizione dello specchio acqueo del lungomare da parte della Capitaneria. Mentre l'ultima proroga risale all'inizio del 2019.

Ordinanza che la ditta appaltatrice, la Venna Srl, ha chiesto di rinnovare il 12 aprile scorso.

Solo poco tempo prima, infatti, era arrivata l'autorizzazione che l'**Autorità di sistema portuale** attendeva da tempo.

«C'è stata - ha spiegato infatti nelle scorse ore il presidente Ugo Patroni Griffi - una variante di appalto ad abbiamo avuto problemi ad acquisire le solite autorizzazioni. C'è voluto un tempo assolutamente stratosferico, mesi e mesi, per ottenere le autorizzazioni da parte della Soprintendenza. Solo di recente il via libera è arrivato e la Capitaneria ha potuto emanare l'ordinanza, ultimo tassello per la ripresa





## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

---

dei lavori». Il cantiere, ha ribadito Patroni Griffi, era stato previsto in un periodo ben diverso da quello estivo. «Detto questo - ha aggiunto - quei lavori sono necessari e si devono fare». Ma perché non a partire da fine settembre o inizio ottobre, a stagione estiva conclusa? «Se abbiamo problemi di finanziamento e rischiamo di perdere le risorse - ha risposto il presidente - cosa facciamo? Aspettiamo ancora?». F.R.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Titi: «Sono opere attese da tempo Ci saranno disagi ma vanno fatte»

Carmen VESCO Brindisi-Corfù e approdo dei mega yacht a rischio? Assolutamente no risponde Teo Titi, presidente Ops Brindisi e concessionario di una parte della banchina per l' approdo appunto degli yacht nel porto intero.

Quella banchina interessata dall' ordinanza, emanata dalla Capitaneria nelle scorse ore, con la quale viene interdetto tutto lo specchio acqueo di fronte al lungomare, da palazzo Montenegro alla ex stazione marittima. A breve, per tre mesi, inizieranno i tanto attesi lavori di consolidamento delle banchine. «Una decisione arrivata tardi, ma finalmente arrivata. Dopo le solite lungaggini burocratiche italiane questa decisione è accolta con favore da noi operatori portuali, perché necessaria alla sicurezza delle banchine. Ok, arriva in estate, dopo un anno difficile, inutile dirlo, ma se questi lavori sono da farsi è bene che comincino.

E prima cominciamo prima finiamo. Tra l' altro si tratta di interventi che non precluderanno il passaggio, che interesseranno pochi metri alla volta, e che se dovessero arrivare in concomitanza di eventi importanti come la regata Brindisi-Corfù verranno sospesi», assicura Titi, tra le altre cose ex presidente del Circolo della Vela di Brindisi, circolo organizzatore della regata internazionale di vela d' altura. Un must per Brindisi e per i brindisini.

«Non è assolutamente a rischio, e la partenza si terrà sempre sul lungomare. Anche quando ero presidente io i lavori sul lungomare vennero sospesi per la regata, quindi non ci sarà nessun pericolo. D' altro canto con un po' di altra pazienza avremo delle banchine in sicurezza. Sono lavori che vanno fatti e non incideranno affatto con la riuscita della stagione turistica brindisina», ha confermato Titi.

Timori anche tra i ristoratori che hanno le attività su viale Regina Margherita, già colpiti come il resto degli operatori del settore ristorazione e turismo dalle chiusure dovute all' epidemia di Covid 19. Ma a fronte delle preoccupazioni di molti brindisini, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Ugo Patroni Griffi, ha già rassicurato i cittadini che «sarà interdetto solo il tratto corrispondente all' area di cantiere, dieci metri alla volta, tutto il resto del lungomare sarà fruibile».

Lo conferma anche Titi: «L' area verrà transennata, come già abbiamo avuto modo di vedere tempo addietro, giusto per pochi centimetri dal mare verso l' interno della passeggiata per una lunghezza di pochi metri alla volta: come ricorderete con transenne coperte da foto della città. Gli yacht hanno tutto lo spazio di attraccare, e la gente di passeggiare tranquillamente. Non c' è nulla di cui preoccuparsi, anzi sarebbe da preoccuparsi se questi lavori necessari venissero rimandati ancora». Conferma, così, anche Titi per gli operatori portuali, le necessarie rassicurazioni rese dal presidente dell' AdspMam, Griffi, a seguito delle reazioni di molti cittadini, commercianti compresi, di fronte alla decisione della Capitaneria.

A sollevare le preoccupazioni sarebbe più che altro la scelta di effettuare i lavori in un periodo che, almeno in teoria, dovrebbe rappresentare il clou della stagione turistica, pandemia permettendo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Crociere: resta la speranza Ma per la fine della stagione

*Autorità di sistema al lavoro con Costa e Msc «Il terminal provvisorio pronto a fine mese» Approdi possibili solo ad agosto e settembre «Ancora una volta tutta colpa della burocrazia»*

Francesco RIBEZZO PICCININ A differenza di quanto accade per Bari, per Brindisi, ad oggi, non esiste un calendario della stagione crocieristica 2021.

Che, al contrario, almeno sulla carta per il capoluogo di regione è molto ricco, sempre che gli scali siano confermati, vista l'emergenza Covid tutt'ora in corso. Ma intanto per il porto messapico, almeno ufficialmente, non esiste alcuna previsione.

Non che l'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale non stia lavorando, insieme con gli agenti dei principali operatori del settore, per riuscire ad ottenere almeno qualche risultato, nonostante il secondo anno di fila di difficoltà dovute alla pandemia. Ma a metterci lo zampino, come torna a denunciare il presidente dell' Authority Ugo Patroni Griffi, è ancora una volta la burocrazia.

Per riuscire a convincere Msc e Costa, infatti, serve un terminal. Anche provvisorio.

Ed è proprio questo lo scopo del monoblocco voluto dall'ente **portuale**. Il cui percorso autorizzativo si è tuttavia concluso solo di recente.

Ad inizio marzo, infatti, si è chiusa positivamente la conferenza dei servizi sul terminal provvisorio destinato al traffico crociere, in particolare per i controlli di sicurezza e anti-Covid, da installare sullo sporgente nord della banchina di Costa Morena Est. Conclusione positiva della quale ha preso formalmente atto l'ente con una determina del presidente datata 3 marzo 2021.

«Stiamo portando avanti - riferisce Patroni Griffi - una vera e propria lotta, insieme all' agente di Msc Gorgoni, per ottenere una serie di scali che confermino la vocazione crocieristica di brindisi. Allo stesso tempo, stiamo lavorando moltissimo anche per ottenere degli scali da parte di Costa insieme all' agente Titi. In questo senso, c'è grande sinergia tra l'**Autorità di sistema** e gli agenti, con l'obiettivo di ottenere il risultato auspicato».

Assodato questo, però, il presidente chiarisce: «La responsabilità della diserzione, come possono confermare gli stessi agenti, è tutta da attribuire ai ritardi burocratici per l'autorizzazione del monoblocco». Nello scorso mese di novembre, infatti, il Provveditorato regionale alle Opere pubbliche, che aveva proceduto dopo la richiesta dell' Authority del marzo 2020 ad attivare la conferenza dei servizi per la verifica della conformità urbanistica dell'intervento, si è dichiarato incompetente in materia a seguito dell'entrata in vigore del cosiddetto Decreto Semplificazioni.

E così, a metà gennaio, l'**Autorità di sistema** ha proceduto a riavviare ex novo il procedimento di che trattasi, in forza delle nuove disposizioni ed al fine di acquisire i pareri delle pubbliche amministrazioni per le quali già lo stesso Provveditorato, nel procedimento avviato inizialmente dallo stesso, aveva evidentemente riconosciuta la rispettiva competenza in materia, in ordine alla progettazione definitiva dell'intervento nonché per l'acquisizione del parere di conformità urbanistica relativo da parte dell'amministrazione comunale di Brindisi. Lo stesso Comune, faceva rilevare il presidente nella stessa determina, aveva rilasciato nel 2020 l'autorizzazione paesaggistica.

L'iter si è poi concluso all'inizio di marzo.



«Abbiamo garantito - spiega ancora Patroni Griffi - che riusciremo ad installare il terminal provvisorio entro la fine del mese. In questo modo, cercheremo di recuperare almeno la fine della stagione». Ovvero agosto, forse non nella sua interezza, e settembre.



## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

### Brindisi

---

«Ma - rivendica ancora - stiamo portando avanti un lavoro pressante per significare l' importanza di Brindisi nell' ambito del **sistema** dell' economia delle crociere».

A parte Msc e Costa, tuttavia, non ci sono ulteriori prospettive né speranze. Le tante compagnie più piccole, alcune delle quali inserite nel segmento luxury, hanno seri problemi a causa del Covid. «Solo le grandissime navi - chiarisce infatti il presidente dell' **Autorità** di **sistema** - possono organizzarsi in un periodo di pandemia come questo. Perché sono sostanzialmente le uniche a permettere di creare la cosiddetta bolla Covid. Anche il 2021, infatti, è un anno di transizione durante il quale il mercato delle crociere deve fare i conti con la pandemia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Concessioni demaniali: c'è il ricorso dell' Authority

*L' organismo garante della concorrenza e del mercato al Tar contro il Comune L' obiettivo è l' annullamento della delibera di giunta sul rinnovo trentennale*

MANDURIA Nazareno DINOI Come aveva preannunciato in una comunicazione ufficiale inviata al sindaco, Gregorio Pecoraro, l' Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm), ha presentato ricorso al Tar di Lecce contro il Comune di Manduria per l' annullamento della delibera di giunta, approvata dalla maggioranza dei consiglieri, sul rinnovo trentennale delle concessioni demaniali marittime.

L' Agcm ha chiamato in causa, in qualità di controinteressati, le seguenti società beneficiarie dei rinnovi contestati: Sirio Srl, Cademe Campo dei Messapi, Carpitella Armando, Bevagna Srl, Gennaro Vita, Bonadea Srl, Lega Navale Italiana, Lo scivolo di Guiderdone Pamela Ionica Sas, Modeo Kevin e L.A. Nell' istanza, l' avvocato di Agcom, Marcello Cecchetti, del Foro di Firenze, chiede l' annullamento di tutte «le concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative in essere nel territorio comunale, adottate dal Comune di Manduria in favore dei rispettivi titolari come individuati dall' Ente nella comunicazione del 26 marzo 2021 e di ogni altro atto connesso».

L' autorità garante della concorrenza che contesta in particolare la proroga automatica avvenuta senza gara pubblica, era stata allertata dal gruppo consiliare d' opposizione dei Progressisti che in una seduta dell' assemblea comunale, insieme all' esponente del movimento civico, Mimmo Breccia, avevano inutilmente chiesto la sospensione dell' atto o, in alternativa, l' approvazione di una proroga tecnica di tre anni (e non 30 come è poi avvenuto). La delibera era poi passata con il voto della maggioranza. Il capogruppo progressista, Domenico Sammarco, aveva così inviato all' Agcm di Roma la copia della delibera di giunta del 16 marzo in cui si esprimeva parere favorevole alla proroga su domanda.

L' autorità aveva così chiesto chiarimenti all' amministrazione Pecoraro che ha risposto in maniera non soddisfacente spingendo l' organismo di garanzia ad impugnare tutti gli atti del procedimento.

Il Tribunale Amministrativo di Lecce ha già fissato l' udienza della camera di consiglio che si terrà mercoledì prossimo 12 maggio. A difendere il comune di Manduria sarà l' avvocatura interna nella persona dell' avvocatessa Annalisa Di Giovanni che curerà la causa anche nella fase di merito.

Per Stefano Rucco, gestore dello stabilimento balneare Momà di San Pietro in Bevagna, beneficiario di concessione, l' esito del ricorso è scontato. «È chiaro e pacifico afferma - che l' amministrazione comunale di Manduria non abbia fatto altro che provvedere ad un atto dovuto, attenendosi a quanto previsto dalla legislazione vigente e all' orientamento giurisprudenziale. Altrettanto chiaro, quasi ovvio conclude l' imprenditore - è prevedere il rigetto del ricorso proposto dal garante della concorrenza».

Pareri personali a parte, un problema pesa su tutto: l' assenza di un piano spiagge che regoli spazi e criteri di assegnazione di cui il comune Messapico è privo nonostante esista un progetto definitivo, costato circa 70mila euro, chiuso da almeno quattro anni in qualche armadio del palazzo di città.

Il piano delle coste è stato commissionato nel 2014 alla «Advenco Ingegneria» di Noci e realizzato dall' architetto Francesco Fuzio. Per i ritardi nell' adozione dello strumento urbanistico del litorale, il comune di Manduria è stato già



precettato dalla Regione Puglia che ha nominato un commissario ad acta, architetto Francesco Merafina. A quanto pare l'atto mancante individuato dal commissario, il cosiddetto «rapporto ambientale» è stato realizzato dal progettista che su richiesta sarebbe pronto a consegnarlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Prete: "Emozionati e soddisfatti per Msc Seaside"

*Ieri l'arrivo dell'ammiraglia del Gruppo, che scalerà il porto ogni mercoledì*

Redazione

LIVORNO È stato un giorno emozionante e pieno di soddisfazione quello di ieri per il porto di Taranto che ha accolto la Msc Seaside, che ha segnato la ripartenza delle crociere. È il presidente dell'AdSp del mar Ionio Sergio Prete a presentarci l'evento, che è stato possibile, dice, grazie al lavoro e la programmazione di anni. Per noi l'arrivo dell'ammiraglia di Msc non ha voluto dire solo la ripresa delle crociere, ma ha dato anche l'inizio, per la prima volta nel nostro porto, alle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, operate dal nuovo concessionario. Ogni mercoledì lo scalo pugliese ospiterà la nave della compagnia, che durante la pandemia lo aveva scelto come ormeggio di altre due navi in sosta: Questo ci ha permesso -continua il presidente- di rafforzare il legame con il gruppo Msc. Per Taranto, che in questi ultimi anni aveva avuto una vocazione prettamente industriale, le crociere rappresentano anche un riscatto culturale che valorizzi le bellezze del territorio, questo, sottolinea Sergio Prete, grazie alla collaborazione tra staff, compagnie di crociera e amministrazione locale. Chiudiamo l'intervista col presidente con una panoramica sui traffici portuali: I primi tre mesi dell'anno segnano finalmente un incremento di quasi il 10%. Siamo molto ottimisti, dopo la crisi profonda degli ultimi anni, adesso abbiamo le basi per una graduale ma costante crescita in tutti i settori.



## Travelnostop

Taranto

### MSC Seaside arriva a Taranto, cerimonia del 'maiden call' con Autorità e Istituzioni

Taranto ha dato il benvenuto a MSC Seaside, ammiraglia di MSC Crociere e nave tra le più avanzate al mondo dal punto di vista tecnologico, che per la prima volta ha fatto scalo nella 'Città dei due mari', dove tornerà tutti i mercoledì per l'intera stagione estiva riportando così l'antica Taras e i suoi dintorni tra le ambite mete del crocierismo internazionale. L'inserimento di Taranto tra le destinazioni di MSC Crociere rappresenta un'importante novità per la valorizzazione della città e dei luoghi circostanti, grazie anche alla ricca offerta di escursioni a terra, organizzate in modalità 'protetta' e nel rispetto del 'Protocollo di salute e sicurezza' di MSC Crociere. Per celebrare il primo attracco di MSC Seaside, è stata organizzata a bordo della nave la tradizionale cerimonia del 'Maiden Call' alla presenza del top management di MSC Crociere, rappresentato dal Country Manager Leonardo Massa, e delle principali autorità e istituzioni cittadine, tra cui il Prefetto Demetrio Martino, il Sindaco Rinaldo Melucci, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, il Capitano di Vascello Mario Berardocco, Capo di Stato Maggiore del Comando Marittimo Sud, il Comandante della Guardia Costiera, Capitano di Vascello Diego Tomat, e il Colonnello Luca Steffensen, Comandante Provinciale dell'Arma dei Carabinieri. "Siamo felici di aver inserito Taranto fra le nuove e importanti mete delle nostre crociere. Questo risultato è stato reso possibile dall'eccellente collaborazione intercorsa con le autorità e le istituzioni locali, che ringraziamo sentitamente per l'impegno profuso e la disponibilità manifestata. Taranto e la Puglia offrono un'ampia e diversificata scelta di escursioni che permetteranno ai nostri ospiti di scoprire le bellezze di questo meraviglioso territorio. L'offerta è adatta ad ogni tipo di viaggiatore, prevedendo le visite a siti storici ed archeologici, a importanti musei, senza trascurare panorami mozzafiato e la possibilità di gustare i sapori della gastronomia locale", ha detto Leonardo Massa, Managing Director di MSC Crociere. Tre lidi della bellissima Marina di Taranto saranno messi infatti a disposizione esclusiva degli ospiti di MSC Crociere il giorno in cui la nave farà scalo e i 'bubble transfer' saranno utilizzati per portare gli ospiti in spiaggia e poi tornare in nave a orari prestabiliti nel corso della giornata. I lidi saranno dotati di comodi servizi di beach club necessari per questa giornata al mare. Partita il 1° maggio da Genova per la sua prima crociera post-lockdown, MSC Seaside arriverà a Taranto ogni mercoledì effettuando crociere settimanali di 7 notti nel Mediterraneo occidentale, con un itinerario che prevede le destinazioni di Siracusa e Genova, oltre agli scali di La Valletta (Malta) e Civitavecchia.



## Gioia Tauro Port Agency tra futuro e produttività

*Si lavora alla creazione di un nuovo soggetto*

Domenico LatinoGIOIA TAURO Per condividere un comune percorso di sviluppo del porto, il commissario straordinario dell' **Authority**, Andrea Agostinelli, ha riunito i membri del cluster marittimo al fine di alimentare una maggiore sinergia e condivisione delle principali esigenze di produttività dello scalo. E' stata una prima riunione che ha visto seduti allo stesso tavolo i rappresentanti delle sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul), i due terminalisti (Medcenter Container Terminal e Automar spa) e le quattro imprese portuali (ex art. 16). Nel dare il benvenuto, il commissario Agostinelli, accompagnato dal segretario generale Pietro Preziosi, dall' amministratore unico della Port Agency Cinzia Nava, dal responsabile del settore legale Simona Scarcella e dal dirigente dell' area amministrativa Pasquale Faraone, ha illustrato i punti di forza e di debolezza che, in questo momento, caratterizzano l' operatività dello scalo.

Partendo dalle peculiari caratteristiche infrastrutturali del porto, quali la profondità dei fondali, la posizione baricentrica nel Mediterraneo e l' arrivo delle portacontainer ultra-large, Agostinelli ha rivolto l' attenzione al fattore umano, elemento cardine su cui puntare per programmare un' ulteriore crescita dei traffici. Su invito di Mtc al centro della discussione è stata posta la produttività dello scalo e, di conseguenza, la gestione della forza lavoro nei casi di "picco dei traffici", che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera rispetto a quella già in forza. Sulla base di queste considerazioni, e anche alla luce del termine di scadenza (31 dicembre prossimo) della Gioia Tauro Port Agency, Agostinelli ha illustrato l' opportunità di procedere alla promozione e alla successiva costituzione dell' Agenzia prevista dalla L. 84/94 al fine di garantire l' erogazione di prestazioni di manodopera portuale interinale. Una soluzione, specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell' attuale Port Agency in un nuovo soggetto, al cui interno potranno confluire sia gli iscritti che altri lavoratori. Con lo sguardo alle caratteristiche istitutive, Agostinelli ha invitato ad analizzare alcuni elementi essenziali. Tra questi la necessaria presenza mista del capitale sociale pubblico/privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l' erogazione, da parte dello Stato, dell' indennità di mancato avviamento, come attualmente. La costituzione di un' Agenzia dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e, successivamente registrare, in risposta a specifico avviso pubblico, l' adesione formale dei privati. Dopo gli interventi dei presenti, il commissario Agostinelli ha concluso: «L' obiettivo di questo incontro, e dei prossimi, è consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell' elenco della Gioia Tauro Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla L. 84, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e al contempo rispondere alle esigenze di produttività del nostro porto».



GIOIA T. Riunione del cluster marittimo per fare il punto sull'operatività dello scalo

## Porto, l'obiettivo è lo sviluppo

*Sul fronte lavoro si pensa a un nuovo soggetto che sostituisca la Port Agency ANOIA - IL BOTTA E RISPOSTA*

GIOIA TAURO - Il percorso di sviluppo del porto di Gioia Tauro è stato al centro della riunione del cluster marittimo convocato dal commissario dell'Autortà Portuale, Andrea Agostinelli. Si è trattato di una prima riunione che ha visto, seduti allo stesso tavolo, i rappresentanti delle sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul), i due terminalisti (MedCenter Container Terminal e Auto mar Spa) e le quattro imprese portuali (ex art. 16). Nel dare il benvenuto, il commissario Agostinelli, accompagnato dal segretario generale, Pietro Preziosi, dall'amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava, dal responsabile del Settore Legale, Simona Scarcella, e dal dirigente dell'Area amministrativa, Pasquale Faraone, ha illustrato i punti di forza e di debolezza che, in questo preciso momento, caratterizzano l'operatività dello scalo.

«Partendo dalle peculiari caratteristiche infrastrutturali del porto - recita una nota della Port Authority - quali la profondità dei fondali, la posizione baricentrica nel Mediterraneo e l'arrivo delle portacontainer ultra-large, Agostinelli ha rivolto l'attenzione al fattore umano, che è l'elemento cardine su cui puntare per programmare un'ulteriore crescita dei traffici del porto, che oggi è il primo scalo in Italia nel settore del transhipment. Su invito di MedCenter Terminal Container, al centro della discussione è stata posta la produttività dello scalo e, di conseguenza, la relativa gestione della forza lavoro nei casi di "picco dei traffici", che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera, rispetto a quella in forza alla Mct. Sulla base di queste considerazioni e, anche, alla luce del prossimo termine di scadenza (31 dicembre 2021) della Gioia Tauro Port Agency, Agostinelli ha illustrato l'opportunità di procedere alla promozione e alla successiva costituzione dell'Agenzia prevista dall'art. 17, comma 5, della L.

84/94 e s.m.i., al fine di garantire l'erogazione di prestazioni di manodopera portuale interinale». «Si tratta di una soluzione - spiega la nota dell'Authority - specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell'attuale Gioia Tauro Port Agency in un nuovo soggetto, all'interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori, individuati con criteri di età e di formazione professionale. Con lo sguardo alle sue caratteristiche istitutive, Agostinelli ha invitato i presenti ad analizzare alcuni elementi essenziali. Tra questi la necessaria presenza mista del capitale sociale pubblico/privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l'erogazione, da parte dello Stato, dell'Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente in essere per la Gioia Tauro Port Agency. La costituzione di un'Agenzia, come previsto dall'art. 17, comma 5, Legge 84/94, dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta ad uno specifico avviso pubblico, l'adesione formale dei privati». Al termine della riunione Agostinelli ha aggiunto: «L'obiettivo di questo nostro incontro, e dei prossimi che faremo, è quello di consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell'elenco della Gioia Tauro Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla legge 84/94, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e nel contempo di rispondere alle esigenze di produttività del nostro porto».





## Approdo Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### 'Futuro della Gioia Tauro Port Agency e produttività dello scalo'

redazione

Per condividere un comune percorso di sviluppo del porto di Gioia Tauro, il commissario straordinario dell' Autorità portuale, **Andrea Agostinelli**, ha riunito i membri del cluster marittimo al fine di alimentare una maggiore sinergia e condivisione delle principali esigenze di produttività dello scalo. E' stata una prima riunione che ha visto, seduti allo stesso tavolo, i rappresentanti delle sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul), i due terminalisti (MedCenter Container Terminal e Automar Spa) e le quattro imprese portuali (ex art. 16). Nel dare il benvenuto, il commissario **Agostinelli**, accompagnato dal segretario generale, Pietro Preziosi, dall' amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava, dal responsabile del Settore Legale, Simona Scarcella, e dal dirigente dell' Area amministrativa, Pasquale Faraone, ha illustrato i punti di forza e di debolezza che, in questo preciso momento, caratterizzano l' operatività dello scalo. Partendo dalle peculiari caratteristiche infrastrutturali del porto, quali la profondità dei fondali, la posizione baricentrica nel Mediterraneo e l' arrivo delle portacontainer ultra-large, **Agostinelli** ha rivolto l' attenzione al fattore umano, che è l' elemento cardine

su cui puntare per programmare un' ulteriore crescita dei traffici del porto, che oggi è il primo scalo in Italia nel settore del transhipment. Su invito di MedCenter Terminal Container, al centro della discussione è stata posta la produttività dello scalo e, di conseguenza, la relativa gestione della forza lavoro nei casi di 'picco dei traffici', che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera, rispetto a quella in forza alla MCT. Sulla base di queste considerazioni e, anche, alla luce del prossimo termine di scadenza (31 dicembre 2021) della Gioia Tauro Port Agency, **Agostinelli** ha illustrato l' opportunità di procedere alla promozione e alla successiva costituzione dell' Agenzia prevista dall' art 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i., al fine di garantire l' erogazione di prestazioni di manodopera portuale interinale. Si tratta di una soluzione, specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell' attuale Gioia Tauro Port Agency in un nuovo soggetto, all' interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori, individuati con criteri di età e di formazione professionale. Con lo sguardo alle sue caratteristiche istitutive, **Agostinelli** ha invitato i presenti ad analizzare alcuni elementi essenziali. Tra questi la necessaria presenza mista del capitale sociale pubblico/privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l' erogazione, da parte dello Stato, dell' Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente in essere per la Gioia Tauro Port Agency. La costituzione di un' Agenzia, come previsto dall' art. 17, comma 5, Legge 84/94, dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta ad uno specifico avviso pubblico, l' adesione formale dei privati. Dopo gli interventi di tutti i presenti, nel concludere la riunione, il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** ha aggiunto: 'L' obiettivo di questo nostro incontro, e dei prossimi che faremo, è quello di consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell' elenco della Gioia Tauro Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla legge 84/94, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e nel contempo di rispondere alle esigenze di produttività del nostro porto'.



## Gioia Tauro: Agostinelli riunisce membri del cluster marittimo per maggior condivisione esigenze di produttività dello scalo

(FERPRESS) **Gioia Tauro**, 6 MAG Per condividere un comune percorso di sviluppo del **porto** di **Gioia Tauro**, il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Andrea Agostinelli, ha riunito i membri del cluster marittimo al fine di alimentare una maggiore sinergia e condivisione delle principali esigenze di produttività dello scalo. È stata una prima riunione che ha visto, seduti allo stesso tavolo, i rappresentanti delle sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul), i due terminalisti (MedCenter Container Terminal e Automar Spa) e le quattro imprese portuali (ex art. 16). Nel dare il benvenuto, il commissario Agostinelli, accompagnato dal segretario generale, Pietro Preziosi, dall'amministratore unico della **Gioia Tauro** Port Agency, Cinzia Nava, dal responsabile del Settore Legale, Simona Scarcella, e dal dirigente dell'Area amministrativa, Pasquale Faraone, ha illustrato i punti di forza e di debolezza che, in questo preciso momento, caratterizzano l'operatività dello scalo. Partendo dalle peculiari caratteristiche infrastrutturali del **porto**, quali la profondità dei fondali, la posizione baricentrica nel Mediterraneo e l'arrivo delle portacontainer ultra-large, Agostinelli ha rivolto l'attenzione al fattore umano, che è l'elemento cardine su cui puntare per programmare un'ulteriore crescita dei traffici del **porto**, che oggi è il primo scalo in Italia nel settore del transhipment. Su invito di MedCenter Terminal Container, al centro della discussione è stata posta la produttività dello scalo e, di conseguenza, la relativa gestione della forza lavoro nei casi di picco dei traffici, che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera, rispetto a quella in forza alla MCT. Sulla base di queste considerazioni e, anche, alla luce del prossimo termine di scadenza (31 dicembre 2021) della **Gioia Tauro** Port Agency, Agostinelli ha illustrato l'opportunità di procedere alla promozione e alla successiva costituzione dell'Agenzia prevista dall'art 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i., al fine di garantire l'erogazione di prestazioni di manodopera portuale interinale. Si tratta di una soluzione, specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell'attuale **Gioia Tauro** Port Agency in un nuovo soggetto, all'interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori, individuati con criteri di età e di formazione professionale. Con lo sguardo alle sue caratteristiche istitutive, Agostinelli ha invitato i presenti ad analizzare alcuni elementi essenziali. Tra questi la necessaria presenza mista del capitale sociale pubblico/privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l'erogazione, da parte dello Stato, dell'Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente in essere per la **Gioia Tauro** Port Agency. La costituzione di un'Agenzia, come previsto dall' art. 17, comma 5, Legge 84/94, dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta ad uno specifico avviso pubblico, l'adesione formale dei privati. Dopo gli interventi di tutti i presenti, nel concludere la riunione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha aggiunto: L'obiettivo di questo nostro incontro, e dei prossimi che faremo, è quello di consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell'elenco della **Gioia Tauro** Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla legge 84/94, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e nel contempo di rispondere alle esigenze di produttività del nostro **porto**.





# Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

## A Gioia Tauro si pongono le basi per la creazione della nuova agenzia per il lavoro portuale

**Agostinelli** ha ricordato la necessaria presenza mista di capitale sociale pubblico e privato A Gioia Tauro si pongono le basi per la creazione della nuova agenzia per il lavoro portuale. A tale scopo il commissario straordinario dell' Autorità Portuale dello scalo calabrese, **Andrea Agostinelli**, ha riunito i rappresentanti delle sigle sindacali Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul, i due terminalisti del porto - Medcenter Container Terminal (MCT) e Automar Spa - e le quattro imprese portuali ex art. 16. Alla luce del termine di scadenza del prossimo 31 dicembre della Gioia Tauro Port Agency, l' agenzia di somministrazione del lavoro portuale istituita a luglio 2017, **Agostinelli** ha illustrato l' opportunità di procedere alla promozione e alla successiva costituzione dell' Agenzia prevista dall' art 17, comma 5, della legge 84/94 al fine di garantire l' erogazione di prestazioni di manodopera portuale interinale. Il presidente dell' ente ha ricordato che si tratta di una soluzione, specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell' attuale Gioia Tauro Port Agency in un nuovo soggetto all' interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori individuati con criteri di età e di formazione professionale. Inoltre **Agostinelli** ha invitato i presenti ad analizzare alcuni elementi essenziali, tra cui la necessaria presenza mista nella nuova Agenzia di capitale sociale pubblico e privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l' erogazione, da parte dello Stato, dell' Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente in essere per la Gioia Tauro Port Agency. **Agostinelli** ha ricordato che la costituzione di un' Agenzia, come previsto dall' art. 17, comma 5, della legge 84/94, dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta ad uno specifico avviso pubblico, l' adesione formale dei privati. «L' obiettivo di questo nostro incontro, e dei prossimi che faremo - ha detto **Agostinelli** a conclusione della riunione - è quello di consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell' elenco della Gioia Tauro Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla legge 84/94, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e nel contempo di rispondere alle esigenze di produttività del nostro porto».



## Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### Gioia Tauro vuole un' Agenzia del lavoro portuale permanente

*La fase sperimentale scade quest' anno e l' Autorità portuale, insieme ai sindacati e alle imprese, si è attivata per istituirla a tutti gli effetti con un capitale pubblico-privato*

In vista della scadenza il 31 dicembre della fase sperimentale Gioia Tauro Port Agency, l' agenzia che inquadra i portuali, lo scalo calabrese prevede di confermarla istituendola a tutti gli effetti. La decisione arriva nel corso di un incontro tra l' Autorità portuale, i sindacati e gli imprenditori del porto. Un' Agenzia portuale permanente permetterebbe di garantire una certa produttività dello scalo, gestendo più facilmente i picchi di traffico, che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera rispetto a quella in forza nel terminalista Medcenter Container Terminal. L' istituzione permanente dell' Agenzia è una soluzione disciplinata dalla legge in materia (art 17, comma 5, della L. 84/94) che permette la trasformazione dell' attuale Gioia Tauro Port Agency in un nuovo soggetto all' interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori, individuati con criteri di età e di formazione professionale. Con lo sguardo alle sue caratteristiche istitutive,

**Agostinelli** ha invitato i presenti ad analizzare alcuni elementi essenziali. Tra questi la necessaria presenza mista del capitale sociale pubblico-privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l' erogazione, da parte dello Stato, dell' Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente in essere per la Gioia Tauro Port Agency. La costituzione di un' Agenzia dovrà prima essere autorizzata dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta ad uno specifico avviso pubblico, l' adesione formale dei privati. Alla riunione c' erano i sindacati Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul, i due terminalisti (MedCenter Container Terminal e Automar Spa) e le quattro imprese portuali ex art. 16. Per l' Autorità portuale c' erano il commissario, **Andrea Agostinelli**, il segretario generale, Pietro Preziosi; il responsabile del settore legale dell' Autorità portuale, Simona Scarcella, e il dirigente dell' area amministrativa, Pasquale Faraone; infine, l' amministratrice unica della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava. «L' obiettivo di questo nostro incontro, e dei prossimi che faremo, è quello di consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell' elenco della Gioia Tauro Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla legge 84/94, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e nel contempo di rispondere alle esigenze di produttività del nostro porto», commenta **Agostinelli**.



## Percorso di sviluppo del porto di Gioia Tauro

*Agostinelli ha riunito i membri del cluster marittimo*

Redazione

GIOIA TAURO Per condividere un comune percorso di sviluppo del porto di Gioia Tauro, il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Andrea Agostinelli, ha riunito i membri del cluster marittimo al fine di alimentare una maggiore sinergia e condivisione delle principali esigenze di produttività dello scalo. E' stata una prima riunione che ha visto, seduti allo stesso tavolo, i rappresentanti delle sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul), i due terminalisti (MedCenter Container Terminal e Automar Spa) e le quattro imprese portuali (ex art. 16). Nel dare il benvenuto, il commissario Agostinelli, accompagnato dal segretario generale, Pietro Preziosi, dall'amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava, dal responsabile del Settore Legale, Simona Scarcella, e dal dirigente dell'Area amministrativa, Pasquale Faraone, ha illustrato i punti di forza e di debolezza che, in questo preciso momento, caratterizzano l'operatività dello scalo. Partendo dalle peculiari caratteristiche infrastrutturali del porto, quali la profondità dei fondali, la posizione baricentrica nel Mediterraneo e l'arrivo delle portacontainer ultra-large, Agostinelli ha rivolto l'attenzione al fattore umano, che è l'elemento cardine su cui puntare per programmare un'ulteriore crescita dei traffici del porto, che oggi è il primo scalo in Italia nel settore del transhipment. Su invito di MedCenter Terminal Container, al centro della discussione è stata posta la produttività dello scalo e, di conseguenza, la relativa gestione della forza lavoro nei casi di picco dei traffici, che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera, rispetto a quella in forza alla MCT. Sulla base di queste considerazioni e, anche, alla luce del prossimo termine di scadenza (31 dicembre 2021) della Gioia Tauro Port Agency, Agostinelli ha illustrato l'opportunità di procedere alla promozione e alla successiva costituzione dell'Agenzia prevista dall'art 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i., al fine di garantire l'erogazione di prestazioni di manodopera portuale interinale. Si tratta di una soluzione, specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell'attuale Gioia Tauro Port Agency in un nuovo soggetto, all'interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori, individuati con criteri di età e di formazione professionale. Con lo sguardo alle sue caratteristiche istitutive, Agostinelli ha invitato i presenti ad analizzare alcuni elementi essenziali. Tra questi la necessaria presenza mista del capitale sociale pubblico/privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l'erogazione, da parte dello Stato, dell'Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente in essere per la Gioia Tauro Port Agency. La costituzione di un'Agenzia, come previsto dall' art. 17, comma 5, Legge 84/94, dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta ad uno specifico avviso pubblico, l'adesione formale dei privati. Dopo gli interventi di tutti i presenti, nel concludere la riunione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha aggiunto: L'obiettivo di questo nostro incontro, e dei prossimi che faremo, è quello di consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell'elenco della Gioia Tauro Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla legge 84/94, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e nel contempo di rispondere alle esigenze di produttività del nostro porto.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE'. The main article title is 'Percorso di sviluppo del porto di Gioia Tauro' with a sub-headline 'Agostinelli ha riunito i membri del cluster marittimo'. Below the title is a photo of Andrea Agostinelli. The page includes a newsletter sign-up form, social media icons, and a list of 'ULTIME' news items. At the bottom, there is a section for 'ARGOMENTI CORRELATI'.





## Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

ATTUALITÀ

### 'Futuro della Gioia Tauro Port Agency e produttività dello scalo'

Agostinelli ha riunito i membri del cluster marittimo

Redazione ReggioTV

Per condividere un comune percorso di sviluppo del porto di Gioia Tauro, il commissario straordinario dell' Autorità portuale, **Andrea Agostinelli**, ha riunito i membri del cluster marittimo al fine di alimentare una maggiore sinergia e condivisione delle principali esigenze di produttività dello scalo. E' stata una prima riunione che ha visto, seduti allo stesso tavolo, i rappresentanti delle sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul), i due terminalisti (MedCenter Container Terminal e Automar Spa) e le quattro imprese portuali (ex art. 16). Nel dare il benvenuto, il commissario **Agostinelli**, accompagnato dal segretario generale, Pietro Preziosi, dall' amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava, dal responsabile del Settore Legale, Simona Scarcella, e dal dirigente dell' Area amministrativa, Pasquale Faraone, ha illustrato i punti di forza e di debolezza che, in questo preciso momento, caratterizzano l' operatività dello scalo. Partendo dalle peculiari caratteristiche infrastrutturali del porto, quali la profondità dei fondali, la posizione baricentrica nel Mediterraneo e l' arrivo delle portacontainer ultra-large, **Agostinelli** ha rivolto l' attenzione al fattore umano, che è l' elemento cardine

su cui puntare per programmare un' ulteriore crescita dei traffici del porto, che oggi è il primo scalo in Italia nel settore del transhipment. Su invito di MedCenter Terminal Container, al centro della discussione è stata posta la produttività dello scalo e, di conseguenza, la relativa gestione della forza lavoro nei casi di "picco dei traffici", che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera, rispetto a quella in forza alla MCT. Sulla base di queste considerazioni e, anche, alla luce del prossimo termine di scadenza (31 dicembre 2021) della Gioia Tauro Port Agency, **Agostinelli** ha illustrato l' opportunità di procedere alla promozione e alla successiva costituzione dell' Agenzia prevista dall' art 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i., al fine di garantire l' erogazione di prestazioni di manodopera portuale interinale. Si tratta di una soluzione, specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell' attuale Gioia Tauro Port Agency in un nuovo soggetto, all' interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori, individuati con criteri di età e di formazione professionale. Con lo sguardo alle sue caratteristiche istitutive, **Agostinelli** ha invitato i presenti ad analizzare alcuni elementi essenziali. Tra questi la necessaria presenza mista del capitale sociale pubblico/privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l' erogazione, da parte dello Stato, dell' Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente in essere per la Gioia Tauro Port Agency. La costituzione di un' Agenzia, come previsto dall' art. 17, comma 5, Legge 84/94, dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta ad uno specifico avviso pubblico, l' adesione formale dei privati. Dopo gli interventi di tutti i presenti, nel concludere la riunione, il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** ha aggiunto: "L' obiettivo di questo nostro incontro, e dei prossimi che faremo, è quello di consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell' elenco della Gioia Tauro Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla legge 84/94, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e nel contempo di rispondere alle esigenze di produttività del nostro porto". 06-05-2021 17:30.



AGOSTINELLI HA RIUNITO I MEMBRI DEL CLUSTER MARITTIMO

#### 'Futuro della Gioia Tauro Port Agency e produttività dello scalo'

Per condividere un comune percorso di sviluppo del porto di Gioia Tauro, il commissario straordinario dell' Autorità portuale, Andrea Agostinelli, ha riunito i membri del cluster marittimo al fine di alimentare una maggiore sinergia e condivisione delle principali esigenze di produttività dello scalo.

E' stata una prima riunione che ha visto, seduti allo stesso tavolo, i rappresentanti delle sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul), i due terminalisti (MedCenter Container Terminal e Automar Spa) e le quattro imprese portuali (ex art. 16).

Nel dare il benvenuto, il commissario Agostinelli, accompagnato dal segretario generale, Pietro Preziosi, dall' amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava, dal responsabile del Settore Legale, Simona Scarcella, e dal dirigente dell' Area amministrativa, Pasquale Faraone, ha illustrato i punti di forza e di debolezza che, in questo preciso momento, caratterizzano l' operatività dello scalo. Partendo dalle peculiari caratteristiche infrastrutturali del porto, quali la profondità dei fondali, la posizione baricentrica nel Mediterraneo e l' arrivo delle portacontainer ultra-large, Agostinelli ha rivolto l' attenzione al fattore umano, che è l' elemento cardine su cui puntare per programmare un' ulteriore crescita dei traffici del porto, che oggi è il primo scalo in Italia nel settore del transhipment.

Su invito di MedCenter Terminal Container, al centro della discussione è stata posta la produttività dello scalo e, di conseguenza, la relativa gestione della forza lavoro nei casi di "picco dei traffici", che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera, rispetto a quella in forza alla MCT.

Sulla base di queste considerazioni e, anche, alla luce del prossimo termine di scadenza (31 dicembre 2021) della Gioia Tauro Port Agency, Agostinelli ha illustrato l' opportunità di procedere alla promozione e alla successiva costituzione dell' Agenzia prevista dall' art 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i., al fine di garantire l' erogazione di prestazioni di manodopera portuale interinale.

Si tratta di una soluzione, specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell' attuale Gioia Tauro Port Agency in un nuovo soggetto, all' interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori, individuati con criteri di età e di formazione professionale.

Con lo sguardo alle sue caratteristiche istitutive, Agostinelli ha invitato i presenti a presentarsi ad analizzare alcuni elementi essenziali. Tra questi la necessaria presenza mista del capitale sociale pubblico/privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l' erogazione, da parte dello Stato, dell' Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente in essere per la Gioia Tauro Port Agency.

La costituzione di un' Agenzia, come previsto dall' art. 17, comma 5, Legge 84/94, dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta ad uno specifico avviso pubblico, l' adesione formale dei privati.

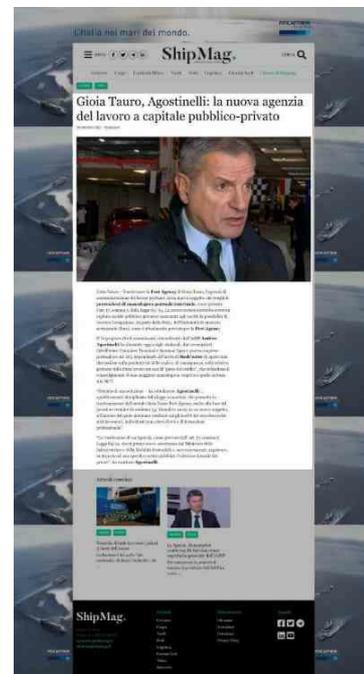
Dopo gli interventi di tutti i presenti, nel concludere la riunione, il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** ha aggiunto: "L' obiettivo di questo nostro incontro, e dei prossimi che faremo, è quello di consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell' elenco della Gioia Tauro Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla legge 84/94, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e nel contempo di rispondere alle esigenze di produttività del nostro porto".

06-05-2021 17:30.



## Gioia Tauro, Agostinelli: la nuova agenzia del lavoro a capitale pubblico-privato

Gioia Tauro Trasformare la Port Agency di Gioia Tauro, l'agenzia di somministrazione del lavoro portuale, in un nuovo soggetto che eroghi le prestazioni di manodopera portuale interinale, come prevede l'art. 17, comma 5, della legge 84/94. La nuova società dovrebbe avere un capitale sociale pubblico/privato e assicurare agli iscritti la possibilità di ricevere l'erogazione, da parte dello Stato, dell'Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente previsto per la Port Agency E' la proposta che il commissario straordinario dell'AdSP Andrea Agostinelli ha illustrato oggi a sigle sindacali, due terminalisti (MedCenter Container Terminal e Automar Spa) e quattro imprese portuali (ex art. 16), rispondendo all'invito di MedCenter di aprire una discussione sulla produttività dello scalo e, di conseguenza, sulla relativa gestione della forza lavoro nei casi di picco dei traffici, che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera, rispetto a quella in forza alla MCT. Si tratta di una soluzione ha sottolineato Agostinelli -, specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell'attuale Gioia Tauro Port Agency, anche alla luce del prossimo termine di scadenza (31 dicembre 2021), in un nuovo soggetto, all'interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori, individuati con criteri di età e di formazione professionale. La costituzione di un'Agenzia, come previsto dall' art. 17, comma 5, Legge 84/94, dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta ad uno specifico avviso pubblico, l'adesione formale dei privati, ha concluso Agostinelli.

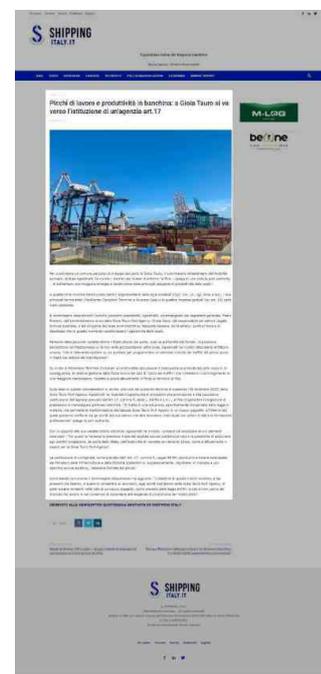


## Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### Picchi di lavoro e produttività in banchina: a Gioia Tauro si va verso l'istituzione di un'agenzia art.17

Per condividere un comune percorso di sviluppo del porto di Gioia Tauro, il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Andrea Agostinelli, ha riunito i membri del cluster marittimo al fine spiega in una nota la port authority di alimentare una maggiore sinergia e condivisione delle principali esigenze di produttività dello scalo. A questa rima riunione hanno preso parte i rappresentanti delle sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul), i due principali terminalisti (MedCenter Container Terminal e Automar Spa) e le quattro imprese portuali (ex art. 16) dello scalo calabrese. Il commissario straordinario (nonché prossimo presidente) Agostinelli, accompagnato dal segretario generale, Pietro Preziosi, dall'amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava, dal responsabile del settore Legale, Simona Scarcella, e dal dirigente dell'area amministrativa, Pasquale Faraone, ha illustrato i punti di forza e di debolezza che in questo momento caratterizzano l'operatività dello scalo. Partendo dalle peculiari caratteristiche infrastrutturali del porto, quali la profondità dei fondali, la posizione baricentrica nel Mediterraneo e l'arrivo delle portacontainer ultra-large, Agostinelli ha rivolto l'attenzione al fattore umano, che è l'elemento cardine su cui puntare per programmare un'ulteriore crescita dei traffici del primo porto in Italia nel settore del transhipment. Su invito di Medcenter Terminal Container al centro della discussione è stata posta la produttività dello scalo e, di conseguenza, la relativa gestione della forza lavoro nei casi di picco dei traffici che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera, rispetto a quella attualmente in forza al terminal di Msc. Sulla base di queste considerazioni e, anche, alla luce del prossimo termine di scadenza (31 dicembre 2021) della Gioia Tauro Port Agency, Agostinelli ha illustrato l'opportunità di procedere alla promozione e alla successiva costituzione dell'Agenzia prevista dall'art 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i., al fine di garantire l'erogazione di prestazioni di manodopera portuale interinale. Si tratta di una soluzione, specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell'attuale Gioia Tauro Port Agency in un nuovo soggetto, all'interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori, individuati con criteri di età e di formazione professionale spiega la port authority. Con lo sguardo alle sue caratteristiche istitutive, Agostinelli ha invitato i presenti ad analizzare alcuni elementi essenziali: Tra questi la necessaria presenza mista del capitale sociale pubblico/privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l'erogazione, da parte dello Stato, dell'Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente in essere per la Gioia Tauro Port Agency. La costituzione di un'Agenzia, come previsto dall' art. 17, comma 5, Legge 84/94, dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta a uno specifico avviso pubblico, l'adesione formale dei privati. Concludendo la riunione il commissario straordinario ha aggiunto: L'obiettivo di questo nostro incontro, e dei prossimi che faremo, è quello di consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell'elenco della Gioia Tauro Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla legge 84/94, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e nel contempo di rispondere alle esigenze di produttività del nostro porto.



## Porto di Gioia Tauro, il commissario Andrea Agostinelli ha riunito i membri del cluster marittimo

*Porto di Gioia Tauro, il commissario Andrea Agostinelli ha riunito i membri del cluster marittimo al fine di alimentare una maggiore sinergia e condivisione delle principali esigenze di produttività dello scalo*

Per condividere un comune percorso di sviluppo del porto di Gioia Tauro, il commissario straordinario dell'Autorità portuale, **Andrea Agostinelli**, ha riunito i membri del cluster marittimo al fine di alimentare una maggiore sinergia e condivisione delle principali esigenze di produttività dello scalo. E' stata una prima riunione che ha visto, seduti allo stesso tavolo, i rappresentanti delle sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul), i due terminalisti (MedCenter Container Terminal e Automar Spa) e le quattro imprese portuali (ex art. 16).

Nel dare il benvenuto, il commissario **Agostinelli**, accompagnato dal segretario generale, Pietro Preziosi, dall'amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava, dal responsabile del Settore Legale, Simona Scarcella, e dal dirigente dell'Area amministrativa, Pasquale Faraone, ha illustrato i punti di forza e di debolezza che, in questo preciso momento, caratterizzano l'operatività dello scalo. Partendo dalle peculiari caratteristiche infrastrutturali del porto, quali la profondità dei fondali, la posizione baricentrica nel Mediterraneo e l'arrivo delle portacontainer ultra-large, **Agostinelli** ha rivolto l'attenzione al fattore umano, che è l'elemento cardine

su cui puntare per programmare un'ulteriore crescita dei traffici del porto, che oggi è il primo scalo in Italia nel settore del transhipment. Su invito di MedCenter Terminal Container, al centro della discussione è stata posta la produttività dello scalo e, di conseguenza, la relativa gestione della forza lavoro nei casi di "picco dei traffici", che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera, rispetto a quella in forza alla MCT. Sulla base di queste considerazioni e, anche, alla luce del prossimo termine di scadenza (31 dicembre 2021) della Gioia Tauro Port Agency, **Agostinelli** ha illustrato l'opportunità di procedere alla promozione e alla successiva costituzione dell'Agenzia prevista dall'art 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i., al fine di garantire l'erogazione di prestazioni di manodopera portuale interinale. Si tratta di una soluzione, specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell'attuale Gioia Tauro Port Agency in un nuovo soggetto, all'interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori, individuati con criteri di età e di formazione professionale. Con lo sguardo alle sue caratteristiche istitutive, **Agostinelli** ha invitato i presenti ad analizzare alcuni elementi essenziali. Tra questi la necessaria presenza mista del capitale sociale pubblico/privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l'erogazione, da parte dello Stato, dell'Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente in essere per la Gioia Tauro Port Agency. La costituzione di un'Agenzia, come previsto dall'art. 17, comma 5, Legge 84/94, dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta ad uno specifico avviso pubblico, l'adesione formale dei privati. Dopo gli interventi di tutti i presenti, nel concludere la riunione, il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** ha aggiunto: "L'obiettivo di questo nostro incontro, e dei prossimi che faremo, è quello di consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell'elenco della Gioia Tauro Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla legge 84/94, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e nel contempo di rispondere alle esigenze di produttività del nostro porto".





Di Sostegni. Approvati tre emendamenti

## Vertenza Porto Canale: per i 300 lavoratori in arrivo un' indennità

Ro. Mu.

Buone notizie sul fronte della vertenza del Porto Canale di Cagliari. Ieri le commissioni Bilancio e Finanze del Senato hanno approvato tre emendamenti al Di Sostegni presentati dai senatori Emilio Floris (Forza Italia), Giuseppe Luigi Cucca (Italia Viva) ed Emiliano Fenu (Movimento Cinquestelle). La novità è che ai lavoratori in esubero del settore marittimo, quindi anche ai 300 del Porto Canale, è riconosciuta un' indennità che gli consentirà di non ricorrere alla Naspi (indennità di disoccupazione).

Questo rimborso - è scritto nella proposta di modifica dei senatori - è previsto per i lavoratori . Percorso formativo , ha spiegato Emilio Floris, . Il passaggio successivo è la costituzione di un' agenzia in seno all' **Autorità portuale** che prenderà in carico i dipendenti del Porto Canale, a quel punto si avvierà un percorso di riqualificazione così da renderli appetibili rispetto al mercato del lavoro. La copertura durerà da giugno a dicembre.

Contrastare la crisi Per la viceministra dello Sviluppo Economico Alessandra Todde l' emendamento è utile a contrastare la crisi, in particolare nella movimentazione dei container». È importante, conclude, . Ro. Mu.

RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Non c'è pace per l'ex Fiera: si fermano definitivamente i lavori

Si fermano definitivamente i lavori di restauro del Portale, del Padiglione centrale e di quello delle Mostre di Arte e Turismo nell'ex quartiere fieristico. L'impresa Lupò Costruzioni, dopo una lunghissima attesa, ha ritenuto che non ci fossero più le condizioni per poter portare a compimento la ristrutturazione che era arrivata quasi all'ottanta per cento dell'importo complessivo. Una storia, purtroppo, che si è andata complicando sempre più e che adesso avrà inevitabilmente strascichi in altre sedi.

Il contratto con l'impresa aggiudicataria era stato firmato il 19 aprile 2017. E il 17 aprile 2021, esattamente 4 anni dopo, è stata trasmessa alla ditta la perizia di variante approvata, insieme con un ordine di servizio che ha intimato l'immediata ripresa dei lavori.

Ma l'azienda Lupò Costruzioni, tra le più prestigiose e serie operanti a Messina, ha deciso di contestare gli atti prodotti dall'**Autorità di sistema** portuale dello Stretto, perché giudicati «illegittimi». La nota firmata da Giuseppe Lupò è stata trasmessa, oltre che al presidente Mega, al responsabile unico del procedimento Massimo Maccarrone, al direttore dei lavori Franco Purini e agli altri progettisti Laura Thermes e Massimo Lo Curzio, oltre che al collaudatore Gennaro Rosato.

Cosa contesta la società appaltatrice? Intanto, «venti mesi di colpevole inerzia, nel corso dei quali l'impresa è stata costretta a sollecitare la definizione dell'appalto al fine di proseguire i lavori, rimanendo formalmente in regime operativo di cantiere ma sostanzialmente in fase di sospensione non formalizzata, nonostante più volte richiesta». Un'impresa che si è vista costretta «a evidenziare i gravi danni e maggiori oneri subiti per effetto delle diverse incongruenze e omissioni progettuali che si sommavano ai danni subiti nella prima fase dell'appalto». Venti mesi, dunque, in cui si è cercato di avere risposte e segnali "di vita", arrivati solo ora, e "fuori tempo massimo": «Il contratto deve ormai ritenersi risolto per fatto e colpa dell'Amministrazione in ragione dei diversi e gravi inadempimenti contestati e non risolti, oltre che non riscontrati nei termini».

È stata una guerra sotterranea, fatta da una lunga serie di «diffide rimaste inevase», fino a quella del 28 dicembre 2020, allorché si chiedeva di poter riprendere immediatamente i lavori, «indicando dettagliatamente le opere che l'impresa avrebbe dovuto eseguire». All'atto di diffida avrebbe dovuto seguire una risposta «entro quindici giorni». Ma dall'Authority, sostiene l'amministratore della "Lupò Costruzioni", si è levato solo «silenzio». «E solo oggi, a distanza di quattro mesi dalla diffida e di venti mesi dalla sospensione di fatto dei lavori, si pretende l'esecuzione di opere in variante, non previste in eccedenza e illegittime».

Sono diverse le contestazioni sollevate dall'impresa e viene poi evidenziato un dato essenziale: «La direzione lavori, nella perizia dello scorso 4 marzo, non tiene conto di un ulteriore elemento, relativo ai costi dei materiali, che negli ultimi sei mesi hanno subito notevolissimi incrementi, come denunciato dall'Associazione nazionale costruttori edili che ha rilevato l'aumento del 130% dell'acciaio, del 40% dei polietileni, del 17% del rame e del 34% del petrolio». Inoltre, appare «fortemente sottostimata» anche la previsione sui tempi entro i quali completare i lavori: 183 giorni, «senza tenere conto che per l'approvvigionamento dei nuovi materiali passerebbero quattro mesi». Da tutte queste considerazioni, la decisione finale: «Il contratto è sciolto per gravi colpe del committente». I.d. Durissimo atto d'accusa dell'impresa Lupò: «Gravi inadempienze dell'Ente»





## Cresce la mobilitazione tra le due sponde In ogni caso saranno potenziati navi e treni

*E nel pomeriggio sarà a Messina il viceministro delle Infrastrutture Alessandro Morelli per incontrare i presidenti delle due Regioni con obiettivo l' area dello Stretto*

Lucio D' Amico Che sia tra i viceministri uno di quelli che con più forza sostiene le ragioni del sì al Ponte, non è una novità. Il sottosegretario alle Infrastrutture, Alessandro Morelli, 43enne leghista, originario di un piccolo comune in provincia di Milano (Vizzolo Predabissi), sulla grande opera che dovrà collegare Sicilia e Calabria la pensa come il suo leader Matteo Salvini. E oggi Morelli, che è stato anche direttore di Radio Padania, sarà a Messina per una doppia visita istituzionale. Alle 14,30 incontrerà il presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale Mario Paolo Mega per soffermarsi sulle prospettive di sviluppo della portualità dello Stretto. Alle 16 il viceministro si sposterà nella sede del Consorzio autostrade, in contrada Scoppo, per partecipare all' incontro incentrato proprio sulla costruzione del Ponte sullo Stretto. Un confronto al quale prenderanno parte anche il presidente della Regione siciliana Nello Musumeci e il suo collega governatore della Calabria, Nino Spirlì. Ma oggi è la giornata della mobilitazione anche sull' altra sponda. A Villa San Giovanni, a partire dalle 10,30, si terrà un grande webinar, in diretta dalla sala consiliare del Comune, presenti i parlamentari di tutte le forze politiche, in collegamento web con le associazioni di categoria, gli Ordini professionali e alcuni tra i massimi esperti e tecnici italiani.

Di Ponte e progetti per il Sud parleranno i deputati calabresi e siciliani di Forza Italia, Marco Siclari, Gabriella Giammanco, Matilde Siracusano, Francesco Cannizzaro, Urania Papatheu, Stefania Prestigiacomò con il capogruppo alla Camera Roberto Occhiuto; di Italia Viva, Silvia Vono, Valeria Sudano, Francesco Scoma e Ernesto Magorno; di Fratelli d' Italia, Filippo Maria Drago e Carmela Bucalo; della Lega, Domenico Furgiuele e Nino Germanà; del Partito democratico Enza Bruno Bossio e Pietro Navarra; del M5S, Giorgio Trizzino. Interverranno anche i vertici delle due Regioni, con il presidente facente funzioni della Calabria Nino Spirlì e il vicepresidente della Giunta Musumeci, Gaetano Armao. E ancora, ci saranno i contributi del presidente dell' Associazione dei sindaci dell' Area dello Stretto Sandro Repaci e del sindaco facente funzioni di Villa San Giovanni, la dottoressa Maria Grazia Richichi. Poi, un lungo elenco di ospiti in collegamento via web: il presidente di Federalberghi Calabria Fabrizio D' Agostino; i presidenti degli Ordini degli architetti, Salvatore Vermiglio, e degli ingegneri: Domenico Condelli; il presidente della Camera di Commercio Reggio Calabria Ninni Tramontana; il massimo rappresentante di Confindustria Calabria Domenico Vecchio, il presidente di Unindustria Calabria Aldo Ferrara, e il presidente della Rete civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno, l' avvocato messinese Fernando Rizzo.

Tra gli esperti, alcuni anche di profilo internazionale, il prof. Pietro Busetta, già docente ordinario di Statistica economica all' Università di Palermo, componente del Consiglio di amministrazione di Svimez; il prof. Alberto Zasso, ordinario di Ingegneria meccanica applicata al Politecnico di Milano; il prof. Enzo Siviero, ordinario di Ingegneria statica e Tecnica delle costruzioni all' Università luav di Venezia; la professoressa messinese Francesca Moraci, ordinaria di Urbanistica all' Università Reggio Calabria, consigliera di amministrazione di Ferrovie dello Stato; un altro messinese, l' ing.



Giovanni Mollica, già consulente della società Stretto di Messina; il prof. Alberto Prestininzi, già ordinario di Geologia all' Università di Roma "La Sapienza"; il prof. Fabio Brancaleoni, ordinario di Scienza delle Costruzioni all' Università "La Sapienza"; l' ing. Ercole Incalza, già capo della Struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture che programmò, a partire dal 2008, la rete ad



## Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

Alta velocità in Italia ed è stato amministratore delegato della Tav. L' evento potrà essere seguito in diretta sulla pagina Fb della "Città di Villa San Giovanni". «È l' ora delle decisioni, confidiamo nella serietà del premier Draghi», sintetizzano gli organizzatori.

## La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

### La banchina delle navi abbandonate

Augusta. Dietro le navi storie umane di equipaggi abbandonati da armatori. Dopo quasi cinque anni ha lasciato il porto di Augusta Oruc Rais, la nave battente bandiera panamense, abbandonata dall' armatore nell' agosto del 2016 e sequestrata dalla Procura di Ragusa. Dal marzo del 2017 si trovava nella rada megarese a far parte del cimitero delle navi. Le unità che hanno stazionato e stazionano ancora nello scalo non sono solo relitti lasciati a marcire, ma raccontano storie umane, come sottolinea Rosario Litrico, presidente del comitato Welfare di Augusta che tanto si è speso in particolar modo per l' equipaggio della Oruc Rais che nelle scorse settimane è partita a rimorchio diretta cantiere navale greco del Pireo. L' unità, di oltre 17.000 tonnellate di stazza lorda e lunga oltre 170 metri è stata acquistata, tramite il Tribunale, da un gruppo di armatori greci per essere riparata e riutilizzata. Nel marzo di 4 anni fa l' ultimo membro dell' equipaggio, l' elettricista Georgi Kvatchadezr allora quarantenne, che era rimasto a bordo, sbarcava dopo essere stato persuaso proprio da Litrico, che per un periodo lo aveva sostenuto anche economicamente e dopo alcuni mesi vissuti ad Augusta in attesa di percepire le spettanze maturate negli ultimi mesi tornava dalla sua famiglia. Famiglia dalla quale era rimasto lontano per circa un anno. Come la sua tante altre pagine di vita e tanti altri bisogni soddisfatti dal comitato Welfare che si è speso insieme con la Capitaneria di porto per il rimpatrio di questa gente. «Il comitato è stato fondato nel 2007 - ricorda Litrico - e da quando esso esiste ad Augusta sono state assistite almeno una decina di navi». Della Oruc Rais grazie al Welfare è stato rimpatriato anche il comandante. Il comitato ha operato anche in collaborazione con la Stella Maris, associazione di apostolato del mare che da tempo immemore accoglie i marittimi che transitano nel porto dando loro una casa lontano da casa. «Già la vita del marittimo non è facile quando il viaggio previsto si compie senza intoppi, per le lunghe permanenze lontano dai propri cari - aggiunge il presidente del Welfare -nel momento in cui, oltretutto, l' equipaggio viene abbandonato dall' armatore, la situazione diventa davvero difficile per gli uomini imbarcati ed in questi casi col nostro operato cerchiamo di alleviare i loro disagi».

Con la partenza della Oruc Rais sono 9 i relitti rimasti in rada. Per far sì che lasciasse Augusta hanno operato insieme la Capitaneria di porto, l' **Autorità di sistema** portuale e l' Agenzia marittima Boccadifuoco affiancati da tutti i servizi portuali. E' stato così avviato un processo di bonifica delle aree del porto che potrebbe continuare con la rimozione o partenza di altri relitti o unità che qualcuno potrebbe ancora utilizzare.

Agnese Siliato.



# La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

la richiesta dei 5 stelle

## L' impianto di gas naturale divide anche la politica

Augusta. Riflettori ancora puntati sulla vicenda relativa al Gnl tra i pro e i contro che, a questo punto, dividono non solo imprenditori e istituzioni dagli ambientalisti, ma anche la politica.

Il consigliere comunale Roberta Suppo nella qualità di capogruppo consiliare del Movimento 5 Stelle, ha protocollato una richiesta indirizzata ai presidenti della seconda "Sviluppo economico" e terza "Ambiente e Igiene" commissione e al presidente del Consiglio comunale, rispettivamente Giuseppe Tedesco, Paolo Trigilio e Marco Stella affinché venga rapidamente convocata un' ulteriore riunione congiunta dei due organi con oggetto la questione dell' impianto di gas naturale liquefatto nella rada di Augusta, da tenersi, comunque, prima delle future conferenze dei servizi indette dall' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia orientale Augusta -Catania sul tema.

«Ciò - spiega il consigliere pentastellato - alla luce del fatto che, proprio nei giorni scorsi è stata trasmessa al Comune la documentazione relativa all' impianto da parte della impresa detentrica del progetto la Restart Consulting. Nella richiesta si è fatto presente ai presidenti, l' importanza di potersi avvalere della presenza e dei pareri dei tecnici comunali, del consulente in tema ambientale dell' Ente e anche delle associazioni ambientaliste, per dare la possibilità di valutare al meglio, ognuno per la propria competenza, i documenti trasmessi». La scorsa settimana le due commissioni si sono riunite e i presidenti delle stesse hanno esternato le perplessità di tutti i componenti per il mancato invio da parte dell' Adsp e della società incaricata di redigere il progetto della documentazione relativa in particolare alla valutazione dei rischi sia ambientali che di sicurezza, relativi all' ubicazione dello stesso e lo stato di avanzamento procedurale dei lavori relativi all' iter di realizzazione dell' impianto.

La richiesta di audizione di Punta Izzo Possibile per sostenere, tra l' altro, l' importanza del referendum non è stata, per quell' occasione accolta.

A. S.



marzo record per i carichi che viaggiano nelle stive degli aerei

## Corre il trasporto merci

*In forte crescita anche il trend delle spedizioni via mare, con il risultato di un costante rincaro dei noli. Ma senza alcun rischio di inflazione. Lo dice la Bce*

NICOLA CAPUZZO

La scarsa disponibilità di container, la bassa affidabilità nel rispetto delle programmazioni operative e i noli molto elevati per il trasporto marittimo stanno avendo un impatto significativo sull'economia reale ma non tale da generare una spinta inflazionistica perché l'incidenza della logistica sul valore finale dei beni è molto limitata. Lo dice nelle conclusioni un'analisi a firma di Maria Grazia Attinasi, Alina Bobasu e Rinalds Gerinovics appena pubblicata dal Banca Centrale Europea e dal titolo emblematico: «Cosa sta spingendo verso l'alto il costo delle spedizioni?».

Riepilogando le tappe del percorso che negli ultimi dodici mesi hanno portato il trasporto via mare di container a una salita dei noli che non si vedeva dal periodo pre-Lehman Brothers (fra le cause la ripresa della produzione in Cina dopo il primo lockdown, l'aumento degli acquisti di beni, la minore offerta di stiva nel trasporto aereo merci, la congestione in alcuni porti specie Usa, la scarsa disponibilità e lo sbilanciamento di container in giro per il mondo), il report arriva a sostenere (tramite un modello econometrico) che «a un anno di distanza l'effetto indotto dell'elevato costo delle spedizioni sull'inflazione è piuttosto limitato, intorno allo 0,25%». Questo perché «il costo del trasporto internazionale rappresenta solo una minima parte del prezzo finale dell'output produttivo. Oltretutto, considerato che le criticità delle forniture dipende quasi esclusivamente da problematiche legate al trasporto e non da ostacoli nella produzione, l'aumento dei prezzi dei noli si prevede avrà un modesto impatto sull'economia globale».

Secondo gli analisti della Bce «non appena l'offerta di trasporto si adatterà a una domanda più sostenuta i prezzi delle spedizioni potrebbero tornare a calare».

In ogni caso «i colli di bottiglia potranno ritardare ma non impedire la ripresa economica globale» secondo lo studio. «Al tempo stesso, man mano che le restrizioni alle attività e alla circolazione delle persone saranno rimosse, i consumatori torneranno a riequilibrare le proprie spese maggiormente verso i servizi e questo ci si attende che contribuisca a risolvere i colli di bottiglia con conseguenti ricadute positive anche sui costi dei trasporti marittimi di container».

Come il trasporto marittimo anche quello aereo sta andando forte nel 2021. Secondo Iata (International Air Transport Association) il mese di marzo è stato da incorniciare per le spedizioni aeree globali, con record di volumi. In particolare i traffici hanno superato del 4,4% quelli di marzo 2019 e dello 0,4% quelli di febbraio 2021.

Il settore è migliorato anche sul fronte della capacità, che in termini di Actk (available cargo tonne-kilometers) risulta cresciuta del 5,6% rispetto al mese precedente, pur restando ancora dell'11,7% al di sotto di quella del marzo 2019. L'associazione evidenzia che a marzo la stiva offerta da aerei cargo risulta del 20,6% superiore a quella del marzo 2019, mentre la capacità belly (stiva di aerei passeggeri) permane a livelli molto più bassi, -38,4%. Anche in questa occasione Iata ha espresso ottimismo per il futuro: gli scambi commerciali a livello globale sono in crescita (+0,3% a



febbraio), il Purchasing Managers Index (53,4 a marzo) è positivo, e sono in aumento i tempi del trasporto marittimo, trend che di solito prelude a un incremento di domanda del trasporto aereo.

Positive le performance del mercato anche a livello europeo: i vettori hanno registrato un aumento della domanda dello 0,7% (sul marzo 2019), grazie all'aumento dell'export e al miglioramento delle condizioni operative, mentre la capacità resta inferiore del 17% a quella del marzo 2019. (riproduzione riservata)



## L'Italia e la pericolosa decisione di vietare lo sbarco ai crocieristi / Editoriale

Una coppia di passeggeri piemontesi imbarcati sulla MSC Seaside ha scritto ieri sera al nostro giornale online. E' enorme la delusione per non avere avuto l'occasione, che aspettavamo da tempo, di visitare, seppure nei limiti dovuti alla sosta di 10 ore in porto, la Sicilia. Siamo stati sottoposti a due test anti-Covid scrive la signora R. mio marito è addirittura vaccinato e immunizzato in quanto soggetto fragile. Capiamo le difficoltà delle autorità locali e comprendiamo la necessità di tutelare la salute dei cittadini, dei passeggeri e dell'equipaggio. Ma ci domandiamo: è davvero così che si contiene la pandemia? Impedendo a mille persone controllatissime di scendere da una nave, effettuare un'escursione in bolla e risalire poche ore dopo? Crediamo che tutto ciò sia inutile per il territorio e dannoso per l'economia locale e nazionale. Si parla tanto di fare ripartire il turismo: ebbene, questo non è il modo migliore. La lettera riapre un capitolo, in realtà mai del tutto chiuso, della travagliata vicenda della pandemia, e ripropone la più attuale e irrisolta delle domande: è giusto eccedere nella prevenzione, anche laddove i rischi sembrano ragionevolmente residuali? ShipMag ha scelto un approccio laico e il più possibile oggettivo, a proposito delle normative anti-Covid. Non ci siamo schierati né dalla parte degli ultrà negazionisti, né abbiamo accarezzato l'ancor più pericolosa deriva blandonegazionista. Il virus c'è, non è stato sconfitto e i pericoli di un ritorno di fiamma della pandemia sono reali: questa premessa è valida per ogni conseguente ragionamento su cosa sia giusto o sbagliato fare. Nel recente caso che ha riguardato le navi MSC Seaside e Costa Smeralda, siamo tuttavia certi di essere dalla parte della ragione quando sosteniamo che impedire a poche centinaia di crocieristi (preventivamente sottoposti a screening) di effettuare escursioni in massima sicurezza sia stato un clamoroso errore. Le città, anche in zona arancione, non sono più in lockdown: il diritto alla mobilità è garantito e le comunità sono oramai abituate ad adottare le primarie misure di contenimento del rischio. Un anno fa la situazione era radicalmente diversa: basti pensare che in molte province vi era addirittura carenza di dispositivi di protezione individuale. Oggi non è così. Gestire la circolazione di qualche centinaio di persone non dovrebbe più rappresentare un problema. E se lo rappresenta, allora si intervenga per fare in modo che ciò non accada. C'è poi un'altra riflessione, anch'essa oggettiva, da fare. Se fino a poco fa le crociere erano additate come una pericolosa eccezione alla regola (non dimentichiamo la scellerata decisione di cancellare i viaggi già prenotati a ridosso delle ultime festività natalizie), oggi si sta verificando il fenomeno contrario: mentre la libera circolazione anche tra regioni di diverso colore è garantita, altrettanto non accade a bordo delle navi. Perché? A questa domanda sarebbe utile che rispondesse la politica, che tante belle parole sta spendendo a favore dell'economia marittima. Noi restiamo in fiduciosa attesa. Il popolo delle crociere anche.



## Assarmatori: bene tavolo su mare e porti

*Stefano Messina nella Consulta per politiche infrastrutture e mobilità sostenibili*

Redazione

ROMA Mi pare che si sia partiti con il piede giusto è stata la prima reazione del presidente di Assarmatori Stefano Messina, che esprime la soddisfazione della categoria per la creazione di uno specifico tavolo di lavoro sul Sistema Marittimo Portuale nell'ambito della Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Messina, che è intervenuto oggi alla prima riunione dell'organismo voluto dal Ministro Enrico Giovannini, ha sottolineato che un tavolo del mare sull'attuazione delle riforme e degli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza può essere lo strumento giusto per indirizzare al meglio gli investimenti per il settore marittimo, contenuti nella proposta del Governo sulla programmazione complementare al PNRR, e definire un progetto complessivo sulle tre direzioni prioritarie: transizione energetica; rinnovo delle flotte; infrastrutture di approvvigionamento. Il PNRR è un'occasione unica per uscire in positivo dalla crisi imposta dalla pandemia e far ripartire il Paese, ha detto Messina. Cogliendo fino in fondo le opportunità che il Piano generale e quello complementare ci offrono, possiamo modernizzare e rilanciare un settore fondamentale come quello del trasporto marittimo, facendo crescere con esso non solo il sistema logistico nazionale e la cantieristica, ma anche l'intera economia italiana e la conseguente occupazione.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARIITIMA ALDO SPINICCI SRL'. The main article headline is 'Assarmatori: bene tavolo su mare e porti' with a sub-headline 'Stefano Messina nella Consulta per politiche infrastrutture e mobilità sostenibili'. The article text is partially visible, starting with 'ROMA. "Mi pare che si sia partiti con il piede giusto" è stata la prima reazione del presidente di Assarmatori Stefano Messina, che esprime la soddisfazione della categoria per la creazione di uno specifico tavolo di lavoro sul "Sistema Marittimo Portuale" nell'ambito della "Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili". Messina, che è intervenuto oggi alla prima riunione dell'organismo voluto dal Ministro Enrico Giovannini, ha sottolineato che un tavolo del mare sull'attuazione delle riforme e degli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza può essere lo strumento giusto per indirizzare al meglio gli investimenti per il settore marittimo, contenuti nella proposta del Governo sulla programmazione complementare al PNRR, e definire un progetto complessivo sulle tre direzioni prioritarie: transizione energetica; rinnovo delle flotte; infrastrutture di approvvigionamento. Il PNRR è un'occasione unica per uscire in positivo dalla crisi imposta dalla pandemia e far ripartire il Paese, ha detto Messina. Cogliendo fino in fondo le opportunità che il Piano generale e quello complementare ci offrono, possiamo modernizzare e rilanciare un settore fondamentale come quello del trasporto marittimo, facendo crescere con esso non solo il sistema logistico nazionale e la cantieristica, ma anche l'intera economia italiana e la conseguente occupazione.'

Below the article, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. To the right, there is a 'ULTIME' section with several article thumbnails and titles, including 'Assarmatori: bene tavolo su mare e porti', 'Chi ha paura della Postromanesa?', 'Percorso di sviluppo del porto di Gioia Tauro', and 'Cultura vecchia-Obbia senza oneri pubblici'.

### Forum ASSOCOSTIERI e ASSARMATORI: Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo

Videoconferenza Mercoledì 19 maggio 2021 dalle ore 10.30 alle ore 13.00

Durante l'evento Istituzioni, Associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si confronteranno sul ruolo del GNL nei trasporti marittimi. Una soluzione ready-to-use che sta rivoluzionando lo shipping e il trasporto via mare a livello mondiale. Sarà affrontato il tema del ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo, mettendo in relazione il mondo delle infrastrutture GNL con il settore armatoriale. Saranno presenti armatori che hanno già compiuto la scelta del GNL ed armatori che sono ancora in attesa di maggiori certezze, rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, del settore merci, del settore passeggeri e del mondo crocieristico. Saranno rappresentati diversi depositi costieri di GNL e rigassificatori che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkeraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo. Sono stati altresì invitati, come interlocutori istituzionali, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale e il Presidente della Commissione VIA/VAS, espressioni di organi statali che se da una parte sono tenuti a promuovere i combustibili alternativi per i loro benefici ambientali e a favorire una logistica energetica robusta e moderna, dall'altra sono chiamati a far rispettare le normative ambientali e le esigenze particolari delle comunità dove insistono i nuovi impianti.



# Informare

## Focus

### Forum di Assocostieri e Assarmatori sul ruolo dei combustibili alternativi nello shipping

Si terrà il 19 maggio in videoconferenza Assocostieri e Assarmatori hanno organizzato per il prossimo 19 maggio un forum su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" nel corso del quale rappresentanti di istituzioni, associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si confronteranno sul ruolo del gas naturale liquefatto nei trasporti marittimi. In particolare, sarà affrontato il tema del ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo, mettendo in relazione il mondo delle infrastrutture GNL con il settore armatoriale. Programma ore 10.30 Marika Venturi Presidente Assocostieri 10.40 Saluti introduttivi Stefano Messina Presidente Assarmatori 10.50 Il valore del procedimento ambientale nello sviluppo dei combustibili alternativi Massimiliano Atelli Presidente Commissione VIA-VAS / MiTE 11:10 Tavola rotonda Valentina Infante Head of LNG and storage infrastructures Edison Maurizio Zangrandi Amministratore delegato di GNL Italia e OLT Marika Venturi Institutional Relations, Regulation and Commercial Manager di OLT Antonio Nicotra OIbia LNG Dario Soria Direttore Generale Assocostieri Andrea Annunziata Presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale Stefano Beduschi Deputy Senior Vice President Italia Marittima e Consigliere di Assarmatori Michele Francioni Senior Vice President MSC Cruises Mattia Canevari Energy & Biosafety Manager GNV Vincenzo Franza Presidente di Caronte Tourist Isole Minori Modera Angelo Scorza Direttore Responsabile Ship2Shore 13:00 Conclusioni Pasquale Russo Segretario Generale di Confrasperto

