



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 15 luglio 2021**



Prime Pagine

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

Venezia

14/07/2021	Ansa	25
Da agosto stop alle grandi navi a Venezia, lo impone Draghi		
14/07/2021	Ansa	27
Grandi navi: compagnie crociere, bene l' accelerata su Marghera		
14/07/2021	Ansa	28
Grandi navi: Vtp, cancellata nei fatti la nostra concessione		

14/07/2021	Ansa		29
<hr/>			
14/07/2021	Corriere Marittimo		30
<hr/>			
14/07/2021	Corriere Marittimo		31
<hr/>			
14/07/2021	Corriere Marittimo		32
<hr/>			
14/07/2021	Il Nautilus		34
<hr/>			
14/07/2021	Il Nautilus		36
<hr/>			
14/07/2021	Informare		37
<hr/>			
14/07/2021	Informare		38
<hr/>			
14/07/2021	Informare		39
<hr/>			
14/07/2021	Informare		40
<hr/>			
14/07/2021	Informatore Navale		42
<hr/>			
14/07/2021	Informatore Navale		43
<hr/>			
14/07/2021	Informatore Navale		44
<hr/>			
14/07/2021	Informazioni Marittime		46
<hr/>			
14/07/2021	Informazioni Marittime		47
<hr/>			
14/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	48
<hr/>			
14/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	49
<hr/>			
14/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	50
<hr/>			
14/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	51
<hr/>			
14/07/2021	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	52
<hr/>			
14/07/2021	Sea Reporter		53
<hr/>			
14/07/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	55
<hr/>			
14/07/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	57
<hr/>			
14/07/2021	Shipping Italy		58
<hr/>			
14/07/2021	Shipping Italy		59
<hr/>			

14/07/2021	The Medi Telegraph		62
Venezia, ira in porto: "Lavoro e concessione cancellati per decreto"			

Genova, Voltri

14/07/2021	Ansa		65
Porto Genova: avviate le gare per cinque importanti opere			
14/07/2021	larepubblica.it (Genova)	<i>Di Gino Bruni</i>	66
Porto di Genova, camalli in sciopero il 28 giugno			
14/07/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	67
Porto di Genova, i camalli in sciopero			
14/07/2021	Shipping Italy		68
Altro sciopero a Genova, la Culmv attacca terminalisti e Adsp			
14/07/2021	The Medi Telegraph		69
Genova, Culmv in sciopero il 28 luglio			
14/07/2021	BizJournal Liguria		70
Porto di Genova: avviate gare a luglio per 75 milioni di euro			
14/07/2021	Genova Post		71
Porto di Genova, avviate le gare per cinque importanti opere			
14/07/2021	Informazioni Marittime		72
Ponti, dragaggi, diga, cold ironing. Porto di Genova non si ferma			
14/07/2021	larepubblica.it (Genova)	<i>Di Gino Bruni</i>	73
Porto di Genova, lavori per cinque grandi opere. Ecco quali			
14/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	74
Genova: il porto e le sue evoluzioni			
14/07/2021	PrimoCanale.it		76
Il porto di Genova accelera, avviate le gare per 5 opere: nel 2021 investiti 150 milioni			
14/07/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	77
Porto di Genova, accelerata sulle opere: nuovo passo in avanti per la diga			
14/07/2021	Informazioni Marittime		78
Save the date, a ottobre a Genova torna Port&ShippingTech			

La Spezia

14/07/2021	Ansa		79
Porti: alla Spezia oggi rifornimenti Gnl per tir			
14/07/2021	BizJournal Liguria		80
Gnl Facile, al Porto della Spezia giornata di dimostrazione pratica di rifornimento			
14/07/2021	Citta della Spezia	<i>Redazione</i>	81
Il porto scommette sul Gnl, anche per il trasporto su gomma			
14/07/2021	Citta della Spezia		83
"I biglietti dei crocieristi per sostenere il nostro trasporto via mare"			
14/07/2021	FerPress		84
AdSP Mar Ligure Orientale: GNL rifornimento ai camion con serbatoio mobile oggi in porto			
14/07/2021	Il Nautilus		85
AdSP MLO: avviate le gare per 5 importanti opere. Oltre 150 milioni di euro impegnati da inizio 2021			
14/07/2021	Informazioni Marittime		86
Camion a gas, primo rifornimento nel porto di La Spezia			
14/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	87
Rifornimento Gnl ai camion in porto La Spezia			

Ravenna

14/07/2021	Informazioni Marittime	89
<hr/>		
14/07/2021	Informare	90
<hr/>		
14/07/2021	Lugonotizie <i>Redazione</i>	91
<hr/>		

Marina di Carrara

14/07/2021	Informazioni Marittime	92
<hr/>		
14/07/2021	Ship Mag <i>Redazione</i>	93
<hr/>		
14/07/2021	Shipping Italy	94
<hr/>		

Livorno

14/07/2021	Corriere Marittimo	95
<hr/>		
14/07/2021	FerPress	96
<hr/>		
14/07/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	97
<hr/>		
14/07/2021	Transportonline	98
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/07/2021	ilrestodelcarlino.it	99
<hr/>		
15/07/2021	corriereadriatico.it <i>di Andrea Taffi</i>	100
<hr/>		
15/07/2021	adriaeco.eu	101
<hr/>		
15/07/2021	ilrestodelcarlino.it	102
<hr/>		
15/07/2021	ilrestodelcarlino.it <i>PIERFRANCESCO CURZI</i>	103
<hr/>		
14/07/2021	adriaeco.eu	104
<hr/>		
14/07/2021	adriaeco.eu	105
<hr/>		

14/07/2021	Ancona Today		106
Amazon all'Interporto è ormai realtà, Coltorti: "Una svolta per il Centro Italia"			
14/07/2021	vivereancona.it		107
Il Commissario dell'Autorità portuale Pettorino: Il mio incarico temporaneo. Nel porto spazio per lavoro in sicurezza e fruibilità			
14/07/2021	vivereancona.it		109
Infrastrutture, Cna in pressing sulla Regione			
14/07/2021	Ancona Today		111
Pettorino torna ad Ancona: «Porto aperto? E' un luogo di lavoro, prima la sicurezza»			
14/07/2021	Ancona Today		112
Porto antico e città, le prime parole del commissario Pettorino VIDEO			
14/07/2021	Ansa		113
Porti: Commissario Adsp Pettorino, garanzia continuità lavoro			
14/07/2021	Ansa		114
Guardia Costiera: amm. Pettorino saluta, visitati i 288 presidi			
14/07/2021	Ansa		115
Porti: Pettorino, sentito ministro, investimenti su Ancona			
14/07/2021	Centro Pagina	<i>Annalisa Appignanesi</i>	116
Authority, Pettorino ad Ancona: «Lavoreremo al recupero di ulteriori risorse oltre ai 20milioni del Pnrr»			
15/07/2021	corriereadriatico.it		117
Pettorino si insedia all' Autorità portuale e conferma: «Ancona avrà altri soldi dal ministero»			
14/07/2021	Cronache Ancona		119
Morandi Group: «Buon vento al commissario Pettorino»			
14/07/2021	Cronache Ancona		120
Authority, ecco il commissario Pettorino: «Ad Ancona per garantire continuità Il Governo vuole investire sul porto»			
14/07/2021	Euronews		122
Guardia Costiera: amm. Pettorino saluta, visitati i 288 presidi			
14/07/2021	Gomarche		123
Ancona: Arrivano le bici pirata al porto. La manifestazione pro bici e skate proibiti da una ordinanza			
14/07/2021	Gomarche		124
San Benedetto: Il Commissario dell'Autorità portuale Pettorino: Il mio incarico temporaneo. Altri fondi in arrivo dal Ministero			
14/07/2021	Informatore Navale		126
ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: COMMISSARIO PETTORINO, AL LAVORO PER GARANTIRE CONTINUITA' OPERATIVA			
14/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	127
Pettorino: garantiamo continuità operativa			
14/07/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	128
Ancona, l' esordio di Pettorino: "Al lavoro per dare continuità operativa al porto"			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/07/2021	CivOnline		129
Porto Turistico, la concessione demaniale torna in vendita in 'saldo'			

Napoli

14/07/2021	Stylo 24		131
Annunziata vuole proseguire con la «Pravda» del porto			

Brindisi

14/07/2021	Brindisi Report		132
Colmata di Costa Morena: "Diventerà discarica, soluzione non al passo con i tempi"			

Cagliari

14/07/2021	Ansa		134
<hr/>			
14/07/2021	Informatore Navale		135
<hr/>			
14/07/2021	Cagliari Live Magazine		136
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

14/07/2021	Informazioni Marittime		137
<hr/>			
14/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	138
<hr/>			
14/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	139
<hr/>			
14/07/2021	Oggi Milazzo		140
<hr/>			

Augusta

14/07/2021	Ansa		141
<hr/>			
14/07/2021	Blog Sicilia	<i>Redazione</i>	142
<hr/>			
14/07/2021	New Sicilia	<i>Redazione NewSicilia</i>	143
<hr/>			

Palermo, Termini Imerese

14/07/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	144
<hr/>			

Focus

14/07/2021	Port News	<i>di Marco Casale</i>	146
<hr/>			
14/07/2021	FerPress		148
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Il calendario di serie A
Ecco il nuovo campionato con i gironi asimmetrici
di **Monica Colombo** e **Mario Sconcerti**
alle pagine 42 e 43

(Corriere dell'Estate)
La Sirenetta in Gallura
di **Beppe Severgnini**
alle pagine 26 e 27 **Scorranese**



Perché intervenire LA GIUSTIZIA (MALATA) DA CURARE

di **Antonio Polito**

Si deve sempre scegliere il male minore in democrazia. Ogni decisione politica è (dovrebbe essere) la ricerca di un punto di equilibrio tra un vantaggio e uno svantaggio, purché nell'interesse superiore della collettività. È sicuramente questo il caso della riforma della giustizia penale e della prescrizione in particolare. Da un lato c'è la vergogna nazionale di una durata eccessiva del processo, che «imprigiona» per anni l'imputato, perfino se innocente in primo grado, viola impunemente la Costituzione e ha guadagnato all'Italia il record di condanne della Corte europea dei diritti dell'uomo (ne abbiamo collezionato il doppio della Turchia). Dall'altro lato c'è il rischio che «ghigliottinando» dopo un tempo dato i processi in Appello e in Cassazione si finisca con il negare — in alcuni distretti giudiziari, quelli che non ce la fanno — l'esigenza di giustizia delle parti lese e dell'intera comunità. Spetterà dunque al Parlamento cercare e trovare questo equilibrio, ascoltando il parere di chi se ne intende e dibattendo con serietà il problema. È sicuramente possibile una soluzione migliore della situazione attuale, e del resto è a questo che servono i Parlamenti. Mi ha colpito però sentir usare da parte di alcuni, anche magistrati, un argomento contro la riforma che non si dovrebbe accettare. Si sostiene che poiché troppi processi durano nella realtà più di quanto consentito dalla proposta della ministra Cartabia, bisognerebbe lasciare tutto com'è.
continua a pagina 28



Il piano: sarà necessario per stadi, eventi e palestre. Si discute sui ristoranti. In crescita i contagi

Crescono ancora i contagi e si discutono le regole per il green pass. Si pensa di renderlo obbligatorio per stadi, palestre ed eventi. Mentre non è ancora deciso cosa fare per i ristoranti. Allarme per i dati sugli effetti della didattica a distanza. Uno studente su due risulta poco preparato.
da pagina 2 a pagina 4 e a pagina 23

EUROPA IL PROGETTO VERDE
La svolta Ue: dal 2035 le auto saranno tutte elettriche
di **Francesca Basso**
Auto elettriche, tassa sulle emissioni di anidride carbonica e fondi sociali. Il piano europeo — presentato dalla presidente Ursula von der Leyen — prevede di abbattere i veleni dell'aria del 55%. Ispirandosi al concetto che chi inquina di più paga di più. Contrari i produttori di auto.
alle pagine 12 e 13

Carceri, Draghi e Cartabia contro le violenze «Non dimenticheremo, serve la riforma»

di **Fulvio Bui** e **Monica Guerzoni**
«Le violenze in carcere sono una sconfitta»: così il premier Mario Draghi e la ministra della Giustizia Marta Cartabia a Santa Maria Capua Vetere, il carcere dove si sono registrati pestaggi contro i detenuti. «Non dimenticheremo, serve la riforma» ha insistito il capo del governo. Gli applausi dei detenuti.
alle pagine 6 e 7

SENATO, RESPINTA LA RICHIESTA DI STOP
Legge Zan avanti per un voto, l'ansia del Pd
di **Alessandra Arachi, Tommaso Labate, e Maria Teresa Meli**
Muro contro muro sulla legge Zan. Respinta, al Senato, la richiesta di stop. Il testo va avanti per un voto. «Il Pd si fermi» chiede il leader leghista Matteo Salvini. Italia viva: necessario mediare. Il segretario dem Enrico Letta: nessuna trattativa.
alle pagine 8 e 9



Alessandro Zan (47 anni) deputato pd

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Un avventore del Caffè si domanda perché influencer e intellettuali nostrani non aprano bocca su quanto sta accadendo a Cuba. E aggiunge, non a torto, che se gli assalti ai forni e gli arresti di massa avessero la Budapest di Orbán come teatro, qui sarebbe tutto un fiorire di petizioni & indignazioni. Invece per chi detta l'agenda universale del bene e del male la dittatura cubana resta sempre un po' meno dittatoriale delle altre, persino adesso che è passata dalla morsa inflessibile ma professionale dei fratelli Castro a quella di un certo Díaz-Canel, a cui Che Guevara non avrebbe neanche lasciato spolverare il sellino della moto.
La tesi difensiva del regime è che al popolo non manca la libertà ma il pane, e il pane manca per colpa dell'embargo ame-

Cuba nella nebbia

ricano che Biden si guarda bene dall'ammorbire. In realtà la libertà manca eccome: è che a pancia vuota la sua assenza si avverte ancora di più. Ma di tutto ciò non c'è traccia nel dibattito. Anzi, non c'è proprio il dibattito. La ragione ideologica del silenzio degli «impegnati» è nota, ma è possibile azzardarne anche una psicologica. Per i più giovani Cuba non significa nulla, mentre per i più anziani tutto. Significa la difesa dell'utopia della loro giovinezza: che il comunismo al potere sarebbe riuscito a cambiare la natura individualista dell'essere umano. La dolce nebbia dei ricordi continua ad avvolgere i contorni di un'isola che è sempre stato più rassicurante immaginarsi che vedere per com'era davvero.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Green pass, ora più obblighi

Dati Invalsi: effetti della didattica a distanza, impreparato uno studente su due

Il caso La replica del giocatore dopo le critiche del prefetto

Bonucci e la festa a Roma
«Era stata autorizzata»
di **Massimiliano Nerozzi**
«Le autorità avevano acconsentito all'uso del bus scoperto»: Bonucci replica alle critiche del prefetto di Roma.
a pagina 5 **Rinaldi, Toti**



Il calciatore della Nazionale Leonardo Bonucci (34 anni) durante i festeggiamenti a Roma per la vittoria del campionato europeo

LA RIFLESSIONE

Non sappiamo più educare i nostri giovani: solo compiacerli

di **Ernesto Galli della Loggia**
Più insopportabile di ciò che i giovani spesso fanno è la retorica che sui giovani si fa. Quella retorica, ad esempio, che a commento della recentissima decisione di estendere al diciottenni il diritto di voto per il Senato ha fatto titolare a qualche giornale «Da oggi i giovani contano di più». Come se dopo la medesima estensione del diritto di voto per la Camera mezzo secolo fa qualcuno si fosse mai accorto che i suddetti giovani avessero cominciato a «contare di più». Si pensa con questa retorica di risultare loro simpatici, di ingraziarsi. Ingraziarsi è divenuta infatti da decenni la parola d'ordine di un Occidente sempre più vecchio e sempre più preso dalla paura di esserlo. Compiacere i giovani è divenuto così il primo comandamento di chiunque intenda apparire al passo del tempo e magari giovane anche lui: dal ministro dell'Istruzione al sindaco dell'ultimo borgo che si farebbe impalare pur di non chiudere una discoteca.
continua a pagina 28

10715
Noni Italiane SpA - P.A. - 011 3512001 corr. L. 46/2004 art. 1 c.1. 001 Milano
0771120468108





Dopo la Gianetti e la Gnk, anche la Whirlpool annuncia il licenziamento di 300 operai. Il patto sociale garantito da Draghi fa acqua da tutte le parti



Giovedì 15 luglio 2021 - Anno 13 - n° 193
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12 con il libro "Io posso"
Spedizione ab. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

CUNEO, MADRE ASSOLTA
Renzi indagato anche per i soldi da Abu Dhabi



GRASSO, PACELLI E VERGINE A PAG. 6-7

IL MANAGER "AMICO"
49 milioni: i pm vicini alla cassa leghista parallela

I RITARDI DI BIANCHI
La nuova scuola: classi pollaio, Dad e pochi docenti

MA QUALI "SOSTEGNI"
Fi e Lega regalano alle banche 2 mld a spese dei clienti

L'ESERCITAZIONE
Oggi alla Camera la Capitol Hill all'amatriciana

Ilaria Proietti
Con l'aria che tira e pure la dea sfortunata sempre in agguato, non si scherza in tempi di pace e figurarsi in questi: bisogna esser pronti a tutto, pure a darsela a gambe e mettersi rapidamente in salvo, che una scossa, un incendio oppure un'alluvione possono mettere in ginocchio il Palazzo. Specie ora che si è materializzato un altro rischio che si è andato ad aggiungere a quelli classici.

TRATTATIVA STATO-CALCIO Figc: "Stadi pieni dal 22 agosto"
Draghi: "Con quella Coppa possono fare come vogliono"

Prefetto: "Patti violati". Marco Revelli al Fatto: "Bonucci al potere, lo Stato s'è arreso. Mattarella? Inopportuna la presenza a Wembley"



CAPORALE, MANTOVANI E VENEMIALE A PAG. 2-3



Meglio Genny 'a Carogna

Marco Travaglio

ra della trattativa Stato-Bonucci c'è pure il video, col vicecapitano che negozia da pari a pari coi responsabili della sicurezza. Il resto della scena, più umiliante della trattativa fra Polizia e Genny 'a Carogna (che almeno era un pregiudicato pericoloso), lo racconta il prefetto di Roma, Matteo Piantedosi, al Corriere: "Avevamo negato il permesso all'autobus scoperto, ma i patti non sono stati rispettati". Da un lato il no dei ministri della Salute e dell'Interno, del capo della Polizia e del Comitato per l'Ordine e la Sicurezza, per "evitare assembramenti" e far incontrare giocatori e tifosi in piazza del Popolo o davanti Palazzo Chigi per "tenere sotto controllo la folla in un unico luogo, verificando che tutti indossassero le mascherine come prevede il decreto". Dall'altra la Figc che, "dopo l'uscita dal Quarantena", sfodera il bus scoperto per forzare la mano col fatto compiuto, mentre "Bonucci e Chiellini rappresentavano con determinazione il loro intendimento. Non si è potuto far altro che prendere atto della situazione e gestirla nel migliore dei modi". Cioè nel peggiore: "solo le forze di polizia indossavano la mascherina". Che fa dunque il rappresentante del governo e responsabile dell'ordine pubblico nella Capitale d'Italia? Si dimette per la resa ingloriosa a quattro pallonari viziosi e tracotanti? No, piagnucola, "amareggiato dalla mancanza di rispetto", ergo in futuro "tratteremo direttamente coi calciatori". Cioè persevererà nell'errore: nessuno Stato serio mercanteggia con chi grida più forte per esentarlo dal rispetto delle leggi. Dagospia, mai smentito, racconta pure una lite tra il ministro Speranza e il capitano Chiellini, chiusa da una "noia di capo" di Draghi: non a Chiellini, che pretendeva di calpestare il decreto (di Draghi), minacciando di non presentare la squadra da Draghi; ma a Speranza, che voleva farlo rispettare. (Amorali della favola. 1) Più che "al centro dell'Europa", siamo al centro del Terzo mondo (chiedendo scusa al Terzo mondo). 2) Lo Stato dei Migliori è la solita laltetta alle voglie del *puem e circenses*. 3) Il di Draghi sulle "riaperture in sicurezza" vale per tutti, ma non per il calcio, il solito mondo a parte extra-territoriale ed extra-legale. 4) Il diritto alla salute un anno fa era al primo posto, poi coi Migliori passò al secondo dietro i profitti di Confindustria e ora è scavalcato pure dai capricci di quei tizi in mutande che han messo in mutande lo Stato. 5) Il Governo dei Migliori è molto più populista di tutti i populisti propriamente detti. 6) I ristinatori, baristi, negozianti, artisti, gestori di disco, palestre e piscine falliti o quasi per le regole anti-assembramento, ma anche i cittadini multati perché cercavano funghi nei boschi o correvano al parco sono un branco di fessi.

SCHIFORMA SOMIGLIA (MA IN PEGGIO) AL SALVALADRI DEL 2009

La Cartabia è copiata dal processo breve di B.



S'È SVEGLIATA L'ANM
QUANDO LE STESS
COSE LE FACEVA B.,
TUONI E FULMINI DA PD
E "REPUBBLICA", ORA
PER IL SÌ. SANTALUCIA:
"SOLUZIONI DANNOSE
E INACCETTABILI SUL
PIANO COSTITUZIONALE"

SALVINI PAG. 8-9

PUGNO DURO DEL REGIME

La rivolta di Cuba spenta nel sangue E torna pure Raul



LOPEZ A PAG. 17

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Un bel film sui Migliori a pag. 15
- Caselli Un orrore masochistico a pag. 13
- Barbacetto Speculazione in fumo a pag. 13
- Novelli I giovani, reietti dei vaccini a pag. 13
- Boffano Sogno, il bastiancontrario a pag. 22
- Gismondo Convivremo con il virus a pag. 3

MASSIMILIANO BRUNO

"Il mio film parte con il crimine, poi botte ai nazi"



FERRUCCI A PAG. 20

La cattiveria

Absoluta la madre di Renzi dall'accusa di bancarotta. Intanto il figlio le ha già dato il cambio

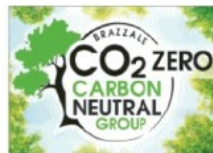
WWW.FORUM.SPINOZA.IT





IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXVI NUMERO 166

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

GIOVEDÌ 15 LUGLIO 2021 - € 1,80 - € 4,50 con il libro LE AVVENTURE DI HUCKLEBERRY FINN

In molti stati repubblicani d'America s'è smesso di far campagna pro vaccini. Questa destra che accarezza le libertà civili è un bluff

La protesta di destra contro i vaccini manca di energia. Non prende mai la via diretta, colpisce sempre di sponda, ha l'aria e la debolezza di una scusa. Dice che l'obbligo di vaccino è i suoi surrogati, come il pass vaccinale per chi vuole

DI DANIELE RANIERI

Andare al cinema o salire in treno annunciato in Francia, sarebbero un problema per la libertà. Dice che si apprebbe una questione "costituzionale". Dice che si va verso la società orwelliana. Sappiamo tutti che il motivo delle proteste non è quello. C'è una vasta fetta di pubblico e quindi anche di elettori che vive in una realtà alternativa dove i vaccini sono un completo internazionale per imporre alla popolazione qualcosa di orrendo (e qui inserire un finale a piacere scelto dal bouquet dei complotti) e i conservatori, dall'Italia con Gio-

ria Meloni agli Stati Uniti con Donald Trump, quella fetta di elettori per non finire come Davide Barillari, che si è fatto espellere persino dai Cinque stelle e che è diventato uno zimbello di recente ha sostenuto che il giocatore della Danimarca Christian Eriksen è coltato in campo per colpa del vaccino "adono come mosche". Fratelli d'Italia e Lega non possono andare tutti complottisti: magari i vaccini i quindi accarezzano il tema, accennano, insinuano, creano secherni. Ne fanno una battaglia per le libertà civili. Sfruttano la confusione creata dai passi falsi compiuti in questi mesi - passi falsi che però non oscurano la verità centrale: i vaccini fanno

scendere ospedalizzazioni e morti. Coltivano un'illusione sotterranea (mica tanto) con i No vaccino: quelli a cui stanno antipatiche le mascherine, le misure restrittive e le vaccinazioni.

Negli Stati Uniti questa alleanza è ormai ufficiale. La Fox, il canale per i telegiornali, ha fatto i vaccini come se fossero una follia imposta dal governo. Tucker Carlson, un commentatore seguitissimo, ha definito l'idea annunciata dal presidente Biden di una campagna porta a porta per convincere la gente a vaccinarsi "lo scandalo più grande visto in un secolo". I risultati sono perentori: i vaccini annunciati ancora troppo basse negli stati repubblicani. Due giorni fa nello stato del Tennessee il dipartimento della Sanità ha bloccato tutte le iniziative per convincere i giovani a vaccinarsi dopo le pressioni del Partito repubblicano.

che li è forte. Donald Trump al sessanta per cento alle elezioni di novembre 2020. Tutte vuol dire quelle che riguardano tutti i vaccini, non soltanto quelle legate al Covid-19. Il dipartimento non organizzerà più eventi nelle scuole per spiegare cosa sono i vaccini, non manderà più lettere per avvisare che è tempo di fare la seconda dose a chi ha già fatto la prima, toglierà il proprio logo dagli opuscoli informativi non sia mai che qualcuno associasse le vaccinazioni allo stato. Lunedì la direttrice del programma vaccinazioni del Tennessee, Michelle Fiscus, era stata cacciata con l'accusa di voler vaccinare i bambini e aveva scritto una lettera di protesta che comincia così: "Oggi sono diventata la venticesimissima responsabile di un programma vaccinazione di stato, su 64, a lasciare il proprio incarico durante la pandemia. E' il quaranta per cento di noi".

Il bagno di folla azzurro. Così lo scaricabarile ha portato Draghi a concedere il corteo

Il mistero del pullman che nessuno ha fermato tra i Parioli e Chigi. Poi il sorriso del premier a Chiellini

"Non possiamo dirvi di no"

Roma. Alla fine la concessione è avvenuta con una frase che, nel racconto sgherresco di quei minuti frenetici, qualcuno giura di aver sentito pronunciare ai collaboratori del premier: "Ma con quella coppa lì in mano, come potremmo dirgli di no?". Ma la verità è che, se Mario Draghi ha dato la sua benedizione all'ingresso del capitano della Nazionale, Giorgio Chiellini, aveva di fatto ormai trovato coi dirigenti della Fieg e attraverso loro col Viminale, è perché quando la faccenda è arrivata all'attenzione del premier era ormai impossibile pensare di respingere la richiesta dei giocatori azzurri. Perché ormai il pullman scoperto, con tanto di livrea addobbata per l'occasione, era già parcheggiato a ridosso di Piazza Colonna, e lo stallo alla messinica che si stava realizzando proprio lì, davanti a Palazzo Chigi e a favore di telecamere, rischiava di scadere nel grottesco. E quindi, non pensava di vietare il corteo di celebrazione per le vie di Roma, il bagno di folla per omaggiare gli eroi di Wembley, era impensabile. Al punto che gli stessi tecnici del Viminale, col senno del poi, ammettono che a quel punto "si era già passati dalla fase in cui si doveva decidere se autorizzare il corteo alla fase in cui, più semplicemente, bisogna capire come gestirlo". E del resto anche Matteo Piantedosi, nel suo inusuale j'accuse contro la Fieg, ammette che allestito ormai non ce n'erano. (Valentina Agui nell'inserto 17)

"Manco mi candido"

La versione di Bonucci al Foglio: "Nessun blitz. Questo scaricabarile di colpa è molto italiano"

Roma. "Ho sbagliato lavoro: dovevo candidarmi, altro che giocare a calcio". Quando Leonardo Bonucci ieri mattina ha letto i giornali non è riuscito a trattenere la battuta. E' fatto così. Il difensore della Nazionale d'atletico, secondo alcune ricostruzioni, avrebbe piagnuto la volontà del capo del governo, del Viminale, della prefettura di Roma per sfilare in giro per il centro della capitale con il pullman scoperto. Il tutto forte della minaccia: altrimenti non andiamo a Palazzo Chigi da Draghi, la legge sono io. "Sarai un ottimo ministro della Difesa", scherza ancora il campione d'Europa da poco arrivato in Sardegna (con la famiglia e Giorgio Chiellini, ovviamente). Il fatto è che alcuni quotidiani hanno dato conto di una "trattativa Stato-Bonucci", ultima sfumatura di un filone che negli ultimi trent'anni ha tirato fuori di tutto e di più. Fino al pallone. Bonucci al Foglio non nega di aver comunque discusso - "in maniera energica", come spiegano fonti di governo e come si vede nel video in rete - ma qui a farlo passare come una specie di Genny la Carogna ce ne passa. Ecco la sua versione. Con una postilla finale: "A ognuno il suo compito e il suo ruolo, è davvero semplicistico e molto italiano scaricare le colpe". (Claudio Cerasa nell'inserto 17)

ROMA CAPOCCIA. Il pasticciaccio dello stadio. Raggi inguaina la Roma per milioni di euro

NERLO NELL'INSERTO 11

ORLANDO: "SUL GREE PASS, SP' AL MODELLO MACRON"

L'idea francese. La nuova fase della pandemia. I licenziamenti nella normalità. Le modifiche al Reddito di cittadinanza. E "la rivoluzione garantista" di Draghi e Cartabia. Intervista al ministro del Lavoro

La pandemia, le imprese, gli incentivi, i licenziamenti, la giustizia, il rapporto con il M5s, il reddito di cittadinanza, il futuro del governo e i prossimi mesi cruciali. Andrea Orlando è il ministro del lavoro del governo Draghi e nessuno meglio di lui forse sa quanto avere un paese vaccinato il prima possibile sia una condizione necessaria per sperare di ridare all'Italia il lavoro che merita. Ci si può dividere su tutto quello che si vuole ma su questo no. E nonostante la sua provvisoria diplomazia, il ministro Orlando, in questa conversazione con il Foglio, non ha dubbi e va giù dirotto. "Onestamente non vedo una sola ragione razionale per non prendere spunto da quello che il presidente Emmanuel Macron sta facendo in Francia". In Francia, come avrete notato, Macron ha scelto, a partire da mercoledì prossimo, di aprire le porte dei ristoranti, dei bar, dei musei, dei mezzi di trasporto, dei treni, degli aerei e del cinema, e di tutti i luoghi al chiuso che possono trasformarsi in focolai di contagi, solo a coloro che si trovano in possesso di un Green pass. Chiedere il Green pass per tornare alla vita normale non è chiedere la luna: significa chiedere un ciclo di vaccinazione completo o un tampone effettuato entro le 48 ore o essere guariti. E anche se alcuni esponenti dell'esecutivo sono dubbiosi sul modello Macron (i leghisti, per esempio), Orlando invita il governo di cui fa parte a riflettere seriamente su questo punto.

"Naturalmente, essendo un elemento che impatta sul sistema della libertà di movimento e di accesso, un'eventuale decisione in questa di-



versa rispetto a quello precedente alla pandemia. Il blocco, in questi mesi, come sappiamo, non ha evitato i licenziamenti anche perché non ha impedito i licenziamenti per cessazione di attività e non ha impedito i licenziamenti negli ambiti in cui ci si trovava di fronte a contratti a tempo determinato. Su questo punto, come è noto, la mia preoccupazione è sempre stata quella che sotto la copertura di una integrazione ci fossero molti crisi destinate a esplodere contemporaneamente in una fase in cui la ripresa del paese non permette di riassorbire tutti". (Dagui e pag. 16)

"La svolta del Csm" secondo Ermini

Riforma della giustizia, del Consiglio e delle carceri. Intervista

Roma. "Non ho nulla da dire", risponde il vicepresidente del Csm David Ermini alla domanda sulle dichiarazioni di Matteo Renzi che nel suo libro di Luciano Capone bro le definisce inadeguate, pentendosi di aver favorito la sua nomina per un "ruolo troppo grande per lui". Ermini non intende alimentare le polemiche, ma risponde a tutto il resto: la condizione delle carceri, la riforma della giustizia, il caso Palamara, la crisi del Consiglio, il crollo della fiducia nelle toghe e la riforma del Csm. Partiamo dalla cronaca, dalla storica visita del presidente del Consiglio Mario Draghi e del ministro della Giustizia Marta Cartabia al carcere di Santa Maria Capua Vetere dopo le violenze sui detenuti emerse dalle inchieste giornaliste e giudiziarie. Siamo nella stessa legislatura in cui abbiamo visto altre sfilate, come quella di ministri della Giustizia e dell'Interno che hanno usato i detenuti come trofei da esibire. Cosa significa questa visita? "Ha un significato molto importante - dice Ermini - perché la civiltà

di un paese si misura dalla condizione delle carceri. Le parole pronunciate dal ministro Cartabia dopo i fatti di Santa Maria Capua Vetere e il fatto che sia lei che il presidente Draghi siano andati lì danno un segnale fortissimo sul rispetto e sulla tutela dei diritti, che in un paese civile non devono mai mancare. Evidentemente è stato un errore non varare la riforma dell'ordinamento penitenziario, e mi riferisco al progetto presentato dal ministro della Giustizia Andrea Orlando all'esto degli Stati generali dell'esecuzione penale, poteva essere un passaggio essenziale per condurre il paese a più elevati livelli di civiltà". Autorevoli magistrati esponenti delle correnti più giustiziariste, anche membri del Csm, hanno però a lungo negato l'esistenza del sovraffollamento carcerario. Che è un altro problema rispetto alle violenze sui detenuti, ma le proteste dell'anno scorso nelle carceri sono un segnale di questa condizione critica che è stata aggravata da Covid. C'è ora maggior consapevolezza del problema? "Ritengo di sì", dice Ermini. Che prosegue. (Dagui e pag. 16)

Neolingua

Non più "donna incinta", ma "persona che partorisce". Chi critica la post-realtà è cancellato

Roma. "Le persone che hanno le mestruazioni: sono sicura che c'è una parola per questo tipo di persone. Qualcuno mi aiuti per piacere. Wubum? Wimpud? Woomud?". Firmato: J. K. Rowling. E' il tweet che ha scaraventato la mamma di Billie Piper in una battaglia via social nella quale la scrittrice è stata definita "transfobica". Le femministe ora hanno fatto causa contro una legge scorsezza che ha ampliato il termine "donna" per includere i maschi transgender. Trina Budge, direttrice di For Women Scotland, ha dichiarato al Times: "In Scozia siamo alla fine del riconoscimento delle donne come classe sessuale". La legge è progettata per garantire che la metà di tutte le posizioni nei consigli pubblici sia ricoperta da donne, o meglio ancora dagli uomini che si definiscono tali. Chi dissente è cancellato. Milli Hill, autrice di bestseller e fondatrice del Positive Birth Movement, è stata cancellata dalle donne incinte, è stata cancellata dall'associazione per aver criticato l'espressione "persona che partorisce". Birthrights ha scaricato una lettera di protesta per anni. Si deve dire "allattamento al torace" anziché "allattamento al seno" e sostituire "madre" con "genitore che partorisce". E' la politica trans-amichevole del Brighton and Sussex University Hospitals NHS Trust. Lynsey McCarthy-Calvert è stata costretta a dimettersi da portavoce di Doula, l'associazione inglese delle levatrici, dopo avere affermato che solo le donne possono avere bambini. "Non sono una persona che 'partorisce' una specie 'uteriana', non sono un costrutto". Non sono un "feeling". Non sono definita da un vestito e un rossetto. Sono una donna".

Un'altra variabile che il governo andrà a osservare con attenzione nei prossimi mesi è quella legata all'impatto che avrà sul mercato del lavoro lo sblocco dei licenziamenti. E' possibile, ministro, offrire già oggi una stima su che impatto ha avuto la fine del blocco? "Allo stato attuale, in linea di massima, l'andamento non individuale di una dinamica particolarmente diversa rispetto a quella precedente alla pandemia. Il blocco, in questi mesi, come sappiamo, non ha evitato i licenziamenti anche perché non ha impedito i licenziamenti per cessazione di attività e non ha impedito i licenziamenti negli ambiti in cui ci si trovava di fronte a contratti a tempo determinato. Su questo punto, come è noto, la mia preoccupazione è sempre stata quella che sotto la copertura di una integrazione ci fossero molti crisi destinate a esplodere contemporaneamente in una fase in cui la ripresa del paese non permette di riassorbire tutti". (Dagui e pag. 16)

Andrea's Version

Si insiste a discutere e a litigare in maniera stucchevole dopo una settimana. E Travaglio che stava con l'Italia, e no che non stava con l'Italia e Travaglio che tifava per l'Austria; e per il Belgio; e per i turchi; e per tutti coloro i quali contro l'Italia giocavano. Che sarà pure una specie, quantunque anche Travaglio abbia un'anima. Ma neppure di questo avremmo la certezza perfino se a garantirlo fosse lui, considerato l'ottimo motivo che non di rado il Nostro mente. Ciò che invece risulta certo, e solido come granchio, è che chiunque riesca fare un passo avanti rinunciando a sbarre, o patelli, o chivastelli, ecco, costui provoca dolore a chi non sa prescindere. E non v'è dubbio che l'Italia abbia vinto a Londra cancellando esattemente la più fiosa e idolatrata delle serrature: il catenaccio. Per questo Travaglio ancora di questo speciale catenaccio che sta sotto all'occhiello, al titolo e al sommario. Vero. Anche se, come confermeremo il presidente Mao, ma di più ancora il dato sulle vendite, quello è di un altro catenaccio di carta.

Con il Foglio trovate in edicola "I libri proibiti", classici che la cultura del cancellato oggi manderebbe al rogo. Illustrati da Makko, con prefazioni di Annalisa Benini e Mariacristina Mancuso. Prima uscita "Huckleberry Finn", di Mark Twain. Chiedete all'ediculante. (Mancuso segue a pagina 40)

"Crociate" ingenua

La coscienza verde di Cannes è salva con il film ambientalista di Louis Garrel

Cannes. Dura solo un'ora, più che sufficiente per vedere all'opera la coscienza ecologica di Louis Garrel, Woody Allen in "Rifkin's Festival" CANNES 2021 lo aveva scelto per il ruolo del regista che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un collega meno ingenuo alla conferenza stampa. "La crociata" è quel genere di film, inteso di buona intenzioni. Garrel dirige e fa l'attore, assieme a sua moglie Laetitia Casta. Genitori più che montessoriani, migliori amici del rampollo, anche un pochino distratti. Dopo mesi si rendono conto che il dodicesimo è il ventiduesimo in fase di sceneggiatura - che la pace tra israeliani e palestinesi sarebbe stata cosa fatta. "Non sapevo fosse un film di fantascienza", gli fa notare un

egoitaliano



egoitaliano.com



GIOVEDÌ 15 LUGLIO 2021

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLVIII - Numero 166 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
058 7324971 | Giornale inf. notturno@ilgiornale.it

Oggi in edicola il terzo libro della collana «Viaggiator pensante»

GUERRIGLIA IN PARLAMENTO

Zan, mezzo Pd contro Letta

Il ddl sull'omofobia impantanato al primo voto. La linea dura del segretario non piace ai dem e Renzi prepara il raid. Ronzulli (Fi): «Serve un accordo»

■ Al Senato la votazione preliminare sul Ddl Zan finisce 136 a 135 con molti assenti, 15 solo tra i grillini, che alzano il livello dell'allarme in casa Pd (salvato da Ciampolillo). A voto segreto, dalla prossima settimana, è chiaro che il provvedimento rischia di essere affondato. La linea del segretario Letta divide i democratici.

Cesaretti e Cottone alle pagine 4-5

SE CALA L'ARROGANZA
LA LEGGE CAMPA

di Paolo Guzzanti

L'idea di mettere per iscritto e poi applicare una legge contro l'odio, essendo per questo piuttosto odiosa, richiama alla mente una gloriosa vignetta di Altan in cui l'omino con l'ombrello minacciava: «Io a quelli che vogliono la pena di morte, ci spezzerei la schiena». Il punto della controversia della legge Zan sta proprio in questo: che per reclamare uno stato di necessità contro l'odio, prima occorre che esista l'odio, come un'automobile ha bisogno della benzina. Ma se manca l'odio come comportamento di massa italiano (che non c'è), che cosa resta? Resta una questione molto più semplice, la cui soluzione è già pronta e matura per proteggere il rispetto di ogni identità, modo di sentire e di essere, non parliamo poi di razze, religioni e stato di salute fisica. Una soluzione, un comune sentire che già esistono nel Paese e nel Parlamento perché i tempi sono maturi negli anni. Esopo prendeva in giro la mosca che si fingeva impegnatissima nel precedere il bue che tirava l'aratro, facendole dire: «Stamo arando».

Il Paese sta già arando da solo, perché la società è maturata e ancor più maturerà senza essere trascinata nel labirinto paroloso di tutte le fobie che ancora non tutti hanno ben capito e che sono quasi tutte di importazione americana, inglese e francese. Il punto politico, dunque, è: Enrico Letta (e lo stesso Zan) capiranno o no che sfondano una porta spalancata? Certo, quella porta è invece chiusa se pretendono di imporre il cosiddetto «fluid gender», secondo cui i giovani andrebbero addestrati a considerare la propria identità come provvisoria, cioè fluida. Se insistono in quella pretesa, andranno quasi certamente a sbattere. Ma non contro l'odio: sbatteranno contro la loro narcisistica pretesa di essere più buoni degli altri. Scordatevelo: non siete più buoni degli altri. Solo più presuntuosi. Con un rischio ulteriore: nei Paesi come gli Usa, le leggi tipo Zan hanno prodotto un disastro di cui non si sentiva il bisogno e quel disastro, se passasse la forma «fluid», arriverebbe anche qui.

Il disastro è una guerra civile fra donne e trans, che pretendono di essere donne accettate dalle donne e che bruscamente le rigettano, con una moltiplicazione di conflitti e persino sommosse: la maggior parte delle femministe è contrarissima a questo pasticcio spacciato per difesa contro le fobie, perché crea più fobie e meno rispetto. Più rifiuto che integrazione. E allora, che cosa fare? È semplice: accordarsi sul minimo comun denominatore, che è molto alto: fare una legge che rafforzi tutte le difese per ogni identità, minoranza e fragilità, senza mettere mano all'indottrinamento dei bambini e degli adolescenti, già abbastanza impegnati a costruire una identità civile e che hanno bisogno di solidità e non di fluidità, di idee chiare e non confuse. Perché un conto è aiutare chi chiede e ha diritto di essere aiutato, e un altro è costringere a tutti i costi la vecchia signora ad attraversare la strada anche se non ne ha alcuna voglia, come faceva il boy scout di una vecchia barzelletta. Se cala l'arroganza, la legge Zan campa. Se non cala, la legge crepa e non sarebbe una buona cosa per nessuno.

INTERVISTA A MARINA BERLUSCONI

«Mio padre di nuovo centrale? Un risarcimento per le ingiustizie»

di Augusto Minzolini

alle pagine 2-3



A TUTTO CAMPO Marina Berlusconi, presidente di Fininvest e Mondadori

TENSIONE IN MAGGIORANZA

«Pass vaccinale, presto la via italiana»
Scuola, disastro Dad

Francesca Angeli e Enza Cusmai

■ L'ipotesi di un pass vaccinale sul modello francese non piace a Salvini. Ma, mentre la maggioranza è divisa, dal governo filtra l'ipotesi di una «via italiana», una mediazione. Intanto i test Invalsi certificano il disastro Dad: metà maturandi ha competenze da terza media.

con Arcangeli, Borgia e Ordine alle pagine 10-12

CAOS GIUSTIZIA

Riforma delle carceri, blitz Draghi-Cartabia
Assolta mamma Renzi

Lodovica Bulian e Gian Micalessin

■ Storica visita di Mario Draghi e del Guardasigilli Marta Cartabia al carcere di Santa Maria Capua Vetere, teatro del pestaggio. Il premier ha promesso che il governo non dimenticherà e ha annunciato la riforma del sistema. Caos giustizia, assolta la mamma di Renzi a Cuneo.

alle pagine 6-7

LA PARTITA DEL CDA

Nomine Rai, caos M5s
E il patto Lega-Fi taglia fuori la Meloni

Laura Rio

■ I partiti alla prova delle nomine Rai con i quattro consiglieri di amministrazione De Blasio, Agnes, Bria e Di Majo che ridisegnano gli equilibri (politici) in Viale Mazzini. Movimento 5 Stelle nel caos, mentre l'asse tra Lega e Forza Italia taglia fuori il candidato di Fratelli d'Italia.

a pagina 8

LA CAMPAGNA PER I «DIRITTI»

In difesa delle donne
l'Europa arruola i Fratelli musulmani

Alberto Giannoni

a pagina 17

all'interno

TUTTI GLI INCROCI DAL 22 AGOSTO

Torna la febbre da Serie A
con il calendario-frullatore

di Tony Damascelli

a pagina 26

TRATTATIVE TRA PANINI E RODRIGUEZ

Se la star del baseball
vuol comprarsi le figurine

Maddalena Camera

a pagina 19



IL GIORNO

GIOVEDÌ 15 luglio 2021 **Nazionale** FONDATO NEL 1956
1,50 Euro www.ilgiorno.it



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Milano, presentata la prima fase di carotaggi

Progetto Adamello Il futuro del clima si legge nel ghiaccio

Pellegatta in Lombardia



Milano, piaga inarrestabile

Due incidenti e un altro morto sul lavoro

Palma e Saggese in Lombardia



ristora
INSTANT DRINKS

Green pass per eventi, treni e aerei

Il governo accelera la stretta per spingere i vaccini. Niente certificato verde (per ora) per entrare nei bar e nei ristoranti
Lo scienziato Garattini: bisogna fare come in Francia. Scuola, l'Invalsi bocchia la Dad: impreparato il 50% degli studenti

SERVIZI
alle pagine 3, 4 e 5

Il lavoro senza relazioni vere

Licenziati con una email Addio umanità

Piero Fachin

Lavoro per la metà della mia giornata. Per questo è (anche) il lavoro che mi definisce, che mi fa essere la persona che sono, mi piaccia o no. Se perdessi il lavoro, dunque, perderei una parte di me. Questo ho pensato riflettendo sul dramma della Gkn di Campi Bisenzio, l'azienda del settore automotive alle porte di Firenze, quella che ha annunciato il licenziamento in tronco dei suoi 422 dipendenti. Per chi se lo fosse perso: l'ha fatto con una lettera, spedita per posta elettronica, che inizia con due parole precise: la prima è «caro», la seconda è «collega». Proprio così: «Caro collega, riteniamo opportuno informarti direttamente...».

Continua a pagina 2

**MAI COME QUEST'ESTATE TANTI STOP PER CANTIERI SULLE AUTOSTRADE
MOLTE GALLERIE DA METTERE A NORMA. «INDENNIZZI PER I VIAGGIATORI»**



Bartolomei alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Il piano

L'immunizzazione per gli over 60 arriva in camper nei quartieri

Bonezzi nelle Cronache

Via Massaua

«Rischio crollo» E la scuola primaria chiude ai bambini

Vazzana nelle Cronache

L'inchiesta

La cricca del gas e gli incarichi dati ai politici

A.Gianni nelle Cronache



Svolta choc del delitto in aprile a Reggio Emilia

Aveva una doppia vita Padre ucciso dal figlio

Codeluppi a pagina 14



Il coraggio a 90 anni del 'capitano' di Star Trek

Kirk si tuffa con gli squali Quelli che sfidano le paure

Gigli e Poldori alle pagine 12 e 13



IL CALDO TI BUTTA GIÙ?
SUSTENIUM PLUS
I TUOI MOMENTI INTENSI
IL MASSIMO DELL'ENERGIA
GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VAANO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.



Le Monde diplomatique

DA OGGI IN EDICOLA Tigray tra Etiopia ed Eritrea; Francia, nuove regioni; Brexit e Irlanda; sinistra nei Balcani; estrattivismo in America latina



Oggi l'ExtraTerrestre

PETROLIO Il picco dei pozzi è lontano: altri 60 anni. Per tamponare la crisi climatica causata dai fossili bisogna lasciare subito l'«oro nero» sottoterra



Visioni

CANNES 74 «Red Rocket», l'America del porno e di Trump raccontata da Sean Baker
Cristina Piccino pagina 12

quotidiano comunista **il manifesto** oggi con le monde diplomatique

GIOVEDÌ 15 LUGLIO 2021 - ANNO LI - N° 166

www.ilmanifesto.it

euro 3,50

GLI OPERAI INSEGUONO E INCONTRANO IL PREMIER

Whirlpool licenzia, Draghi promette

■ In mattinata al tavolo al Mse l'ad italiano di Whirlpool annuncia l'apertura della procedura di licenziamento collettivo per i 350 operai rimasti a Napoli. La multinazionale americana non accetta nemmeno la richiesta di usufruire di altre 13 settimane di cassa integrazione

ne, come previsto dal nuovo decreto del governo. Sindacati e lavoratori se l'aspettavano e avevano già preparato la mossa a sorpresa. Scendono a Santa Maria Capua a Vetere e chiedono di parlare con Mario Draghi. Il presidente del consiglio accetta di parlare con la delegazione

guidata da Rosario Rappa della Fiom. «Ha promesso di intervenire personalmente per trovare una soluzione, ma noi abbiamo già parlato con tre presidenti e nessuno ha fatto seguire alle parole i fatti. Deve imporre all'azienda di ritirare la procedura». **FRANCHI A PAGINA 4**

OGGI IL TAVOLO DI CRISI Gkn, lunedì sciopero a Firenze

■ Ogni giorno che passa sempre più gente e solidarietà davanti alla Gkn di Campi Bisenzio per i 422 operai licenziati con una mail. Oggi si terrà il tavolo di crisi

con la sottosegretaria al Mse Alessandra Todde. I sindacati proclamano sciopero provinciale per lunedì con manifestazione a Firenze. **CHIARI A PAGINA 4**

foto di **Ciro Fusco/Ansa**



«La responsabilità collettiva è un sistema che va riformato». Il premier Draghi entra nel carcere della mattanza di Santa Maria Capua Vetere insieme alla ministra Cartabia: «Non c'è giustizia se c'è abuso». La guardasigilli: «Il governo non dimenticherà» **pagina 5**

all'interno

Emergenza emissioni Von der Leyen lancia il «pacchetto verde». Ma è scontro tra i 27

■ Bruxelles presenta Fit for 55, 12 regolamenti per ridurre le emissioni di CO2 fino al 57% entro 2030. Dall'aumento delle rinnovabili alla carbon tax. 70 miliardi distribuiti su 7 anni

ANNA MARIA MERLO
PAGINA 6

Il piano di Bruxelles L'Unione Europea insufficiente sul clima

GIUSEPPE ONUFRIO
L'annuncio con le fanfare da parte della Commissaria von der Leyen dell'approvazione del pacchetto clima «Fit-For55» dell'Unione Europea stride con la inadeguatezza degli obiettivi che si pone.
— segue a pagina 15 —

Grandi navi a Venezia Un passo avanti ma la direzione è incerta

GIANFRANCO BETTIN
Il decreto governativo sulle «grandi navi» a Venezia del 13 luglio rappresenta un passo avanti ma non è ancora chiaro in quale direzione. Ci si smuove da una situazione bloccata al 2012, al decreto Clini - Passera.
— segue a pagina 14 —

CUBA SENZA RETE Manifestante ucciso e guerra delle notizie



■ Applicazioni per aggirare il blocco dei social, immagini false sulle violenze della polizia, le accuse ribadite a Washington per la regia delle proteste che scuotono l'isola alle prese anche con il record dei contagi da Covid. Raúl Zibechi: «Non c'è paragone con la Colombia e il Cile, ma la repressione c'è». **FANTI, LIVIA A PAGINA 9**

Le proteste cubane Capire perché e dire basta all'embargo

ALDO GARZIA
A Cuba l'emergenza è condizione di normalità. Le ragioni sono politiche ed economiche fin dal gennaio 1959, quando i barbudos fecero il loro ingresso a L'Avana. Ma negli ultimi due anni la situazione è diventata ancora più difficile del normale.
— segue a pagina 15 —

all'interno

Libia Accordo con il governo Dura poco la resistenza del Pd

CARLO LANIA **PAGINA 3**

Omofobia Al Senato il ddl Zan rischia, salvo per un solo voto

CARLO LANIA **PAGINA 2**

Colombia Un anno senza verità sulla morte di Mario Paciolla

GIANPAOLO CONTESTABILE **PAGINA 7**

Migranti

Palazzo Chigi non sia complice delle loro sofferenze

ASCANIO CELESTINI
Il giorno in cui io ho giurato di rispettare la Costituzione era il 25 maggio. Mi sono insediato e la mattina stessa hanno già ripescato il primo cadavere. La mia storia di sindaco è iniziata così. Faccio interviste da 25 anni. Ho un archivio di voci lungo molte ore.
— segue a pagina 14 —

Lele Corvi



10715 Poste Italiane Sped. in a. p. - DL 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giust. CIRM/23/21/03 9 770225 413024





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILE N° 132 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 15 Luglio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBOI L&L

Il libro
Sgarbi e il Caravaggio ritrovato a Madrid «Sia riportato a Napoli»
Ugo Cundari a pag. 15



Il festival di Cannes
Rubini, anima nera e Sharon Stone incanta la Croisette
Titta Fiore a pag. 14



Draghi: «Basta abusi in cella riformeremo le carceri»

► Il premier a Santa Maria Capua Vetere «Il governo non dimentica le violenze»
Affollamento, arrivano 8 nuovi padiglioni

Gli inviati a Santa Maria Capua Vetere Gigi Di Fiore e Mary Liguori alle pagg. 6 e 7

Evitare altri casi
PRIMO OBIETTIVO LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Antonio Mattone

«Non può esserci giustizia dove c'è abuso. E non può esserci rieducazione dove c'è sopraffazione». Le parole pronunciate dal presidente del Consiglio Mario Draghi nel carcere di Santa Maria Capua Vetere sono una inequivocabile presa di posizione di fronte ai gravi fatti avvenuti il 6 aprile 2020 nell'istituto sammaritano. Lo Stato non si può identificare negli autori dei brutali pestaggi compiuti da uomini in divisa, e si riappropria di uno spazio sottratto alla giustizia.

Continua a pag. 39

Scontro sull'omofobia
Il ddl Zan salvo per un solo voto ma ora è a rischio

Absenze nel centrodestra, il dibattito in Senato sul Ddl Zan si salva per un solo voto. Decisivo Ciampolillo. La vera sfida a settembre.
Pucci a pag. 12

Il Green deal
Auto a benzina e diesel: dal 2035 vietata la vendita

Auto a benzina e diesel, addio entro il 2035. La Ue imprime la svolta ecologista al mercato dell'auto. La cautela di Confindustria.

Orsini e Rosana a pag. 9

Green pass obbligatorio ma non per il ristorante

► Stadi, treni, cinema e teatri vietati senza attestato. Riaprono le discoteche I test Invalsi: crollo delle conoscenze con la Dad. La Campania maglia nera

Il presidente della Fige accoglie la proposta del Mattino



La Nazionale torna a Napoli

La lettera

Gabriele Gravina *

Caro Direttore, ho letto il vostro appello, a firma Francesco De Luca, per riportare la Nazionale allo Stadio Maradona con particolare interesse e profondo compiacimento.
Continua a pag. 39

Il calendario

Serie A, cambiano le regole alla terza è già Napoli-Juve

Campionato, via il prossimo 12 settembre. Al Maradona il Venezia, alla terza la Juve.
L'inviato a Dimaro Taormina a pag. 19

Capone, Gentili, Malfetano e Molinari alle pagg. 2, 3 e 5

L'analisi

L'istruzione dei nostri figli fuori dai radar della politica

Maria Latella

Gli azzurri hanno vinto gli Europei. Nel calcio siamo tornati forti. Ma la coppa che non acchiappiamo mai è quella dell'istruzione.

Continua a pag. 39

Whirlpool nuova beffa «È finita»

No a ulteriori 13 settimane di Cig a Napoli licenziamento per 355

Valerio Iuliano

Whirlpool non accetta la proroga della Cig per 13 settimane e avvia la procedura di licenziamento collettivo per i 355 operai dello stabilimento di via Argine a Napoli. Ma da Santa Maria Capua Vetere il premier Draghi assicura il suo intervento a tutela dei lavoratori. Oggi intanto partirà la procedura di licenziamento collettivo, della durata massima di 75 giorni.

A pag. 10

Domani il libro in regalo con il Mattino

Così parlò De Crescenzo filosofo d'amore e libertà

Titta Fiore

Avere che fare con Luciano De Crescenzo era un piacere. Se gli chiedevi di scrivere un articolo per il giornale, se gli ponevi un'intervista non si negava mai. A volte rispondeva per iscritto, e ogni pensiero era una perla di sintesi, un lampo di ironia. L'idea di pubblicare in un libro i suoi scritti per «Il Mattino» dal 1979 agli anni Duemila diventa, allora,



non solo un modo di rendergli omaggio a due anni dalla scomparsa, ma anche un viaggio nella sua e nella nostra memoria di abitanti della città-mondo dai mille volti. E non basta. Luciano De Crescenzo, storie d'amore e di libertà, citato a quattro mani da Federico Vacalebre e da chi scrive sarà distribuito domani, 16 luglio, gratuitamente in allegato con il giornale (solo in Campania).
Alle pagg 34 e 35 con Gianni

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?
SUSTANIUM 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.





Il Messaggero



201 € 1,40* ANNO 143-N° 183 ITALIA
Sped. in A.P. 01/33/2002 conv. L. 4/2004 art. 1 c. 1 DCB-IPM

NAZIONALE



Giovedì 15 Luglio 2021 • S. Bonaventura

IL GIORNALE NAZIONALE

Commenta le notizie su [ilMoltoFuturo.it](#)

31 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **563.741**

Dosi somministrate in totale: **58.789.664**

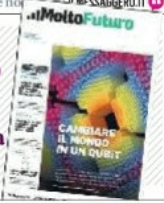
Rapporto di ieri rispetto al giorno precedente: **+1,2%**

Rispetto alla settimana precedente: **+10,8%**

Varato il calendario
La serie A è asimmetrica derby Mou-Sarri alla sesta
La Lega: «Stadi pieni con certificazione Covid»
Nello Sport



In edicola e online
MoltoFuturo, sul web maggiore sicurezza con il pc quantistico guidato da un'italiana
Un inserto di 24 pagine



Tempo scaduto
La mentalità da cambiare per garantire la ripartenza

Paolo Pombeni

Le baruffe parlamentari sul ddl Zan hanno messo in un cono d'ombra il varo definitivo del Prrr italiano da parte della Ue. Dipende anche dal fatto che era considerato scontato che così fosse (ma i problemi che in quella sede si potrebbero avere in futuro non sono affatto archiviati). Dovremmo dunque essere al classico: avete voluto la bicicletta, adesso pedalate. Ci si può legittimamente chiedere se davvero siamo pronti a farlo.

Continua a pag. 14

Green pass e discoteche le nuove regole dell'estate

► Il Qr code per l'ingresso ad eventi e teatri solo dopo due dosi di vaccino
Ma 17 milioni di italiani non lo avranno. I colori decisi in base ai ricoveri

ROMA Non ci sarà bisogno del green pass per andare a cena al ristorante o per prendere un caffè al bar. Ma il governo è orientato a rendere necessario il codice Qr per spettacoli, stadi e trasporti. E si avrà solo dopo due dosi. Il problema è che ad agosto ben 17 milioni di italiani ancora non lo avranno. Per i colori delle Regioni decisivi i ricoveri.

Evangelisti, Gentili e Malfetano alle pag. 2 e 3

Settembre decisivo

Il ddl Zan avanti per un solo voto «Accordo o salta»

ROMA Assenze nel centrodestra, dal Zan salvo per un voto. «Ma così il testo non passa».

Pucci a pag. 6

Il premier s'impegna con gli operai

Whirlpool, sono partiti i licenziamenti L'esecutivo: vanno tutelati i lavoratori

ROMA La Whirlpool avvia la procedura aziendale per mandare a casa i 340 dipendenti dello stabilimento di Napoli. Il premier Mario Draghi incontra gli operai e garantisce il suo impegno. Il ministro Giancarlo Giorgetti: «Irragionevole il no alla cassa integrazione».

Orsini a pag. 15

Ripresa d'autunno
Tutti in classe senza Dad
La scommessa del governo

ROMA Il governo: stop alla Dad, a settembre tutti in classe I dati emersi dal rapporto Invalsi allarmano. Dopo aver appreso del sostanziale fallimento della didattica a distanza il presidente del Consiglio Mario Draghi ha deciso di correre ai ripari e ha fatto filtrare di volere, da settembre, il 100 per 100 degli studenti in presenza, nelle scuole. In quanto, appunto, la Dad non ha funzionato. Ciò però non porta con sé il proposito di rendere obbligatorie le vaccinazioni per i ragazzi delle scuole superiori.

Lolacoco a pag. 5

Dopo i test Invalsi
L'istruzione dei nostri figli e l'indifferenza della politica

Maria Latella

Gli azzurri hanno vinto gli Europei. Nel calcio siamo tornati forti. Ma la coppa che non acchiappiamo mai è quella dell'istruzione. Se, come fotografano i test Invalsi, uno studente su due dell'ultimo anno delle superiori non raggiunge il livello minimo, tra cinque o dieci anni questi stessi studenti imparati saranno disoccupati.

Continua a pag. 14

Sventato a New York il blitz degli 007 iraniani contro Masih Alinejad



Draghi: «Stop abusi la riforma carceraria non è rinviabile»

► Visita con la Cartabia a Santa Maria Capua Vetere
Il piano: telecamere, assunzioni e nuove celle

ROMA «Mai più abusi in carcere». Il premier Mario Draghi e la Guardasigilli Maria Cartabia a Santa Maria Capua Vetere, il carcere del video dell'orrore. Draghi lancia la riforma. Il piano del ministero della Giustizia: assunzioni, videocamere ovunque e 8 padiglioni da costruire per allargare altrettanti istituti penitenziari.

Di Fiore e Mangani a pag. 7

Giù il 55% di CO2
Ecco il Green deal Ue: chi inquina pagherà più tasse

BRUXELLES La Ue: tasse a chi inquina. Parte la rivoluzione green. Graduale eliminazione delle auto diesel e benzina entro il 2035.

Rosana a pag. 9

Sardegna, pilota fermato
L'aereo sgancia una valigia di coca sul tetto sbagliato

Giuseppe Scarpa

Plove cocaina dai cieli della Sardegna. Un carico di polvere bianca è stato sganciato sull'Isola da un aereo ultraleggero. È accaduto a Barattoli San Pietro, nell'Oristanese: 8,5 chili di cocaina per un valore di 9 milioni di euro sono caduti dal cielo sul tetto di una villetta anziché tra le mani dei trafficanti. Un errore che è costato caro al pilota dell'aereo: in manette è finito Francesco Rizzo, 28 anni, nato a Palestrina, in provincia di Roma.

A pag. 12

IL CALDO 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. MESSAGGERO

PESCI AL CENTRO DELL'ATTENZIONE

IL GRANDE BRANNO

Buongiorno, Pesci! Al centro dell'attenzione generale, non solo per il cielo personale di ognuno, ma per l'importanza che il vostro segno esercita sul mondo. Da tempo sotto il governo del Pesci. Nettuno, grande pianeta del segno, ha fatto vedere il positivo e il negativo nell'ultimo anno, oggi è molto attivo per via del trigono diretto che forma con Sole in Cancro. La vostra casa. Amore all'improvviso, come due navi che si incrociano casualmente e raramente. Auguri.

L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non accoppiabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport; 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

GIOVEDÌ 15 luglio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



La donna è stata ricoverata per un malore

Mancini travolto dall'affetto di Jesi è in ansia per sua madre

Ferreri nel Qs



Sicurezza, più agenti

Riviera blindata Piano protezione per i turisti

Cavriani nel Fascicolo Regionale



Green pass per eventi, treni e aerei

Il governo accelera la stretta per spingere i vaccini. Niente certificato verde (per ora) per entrare nei bar e nei ristoranti
Lo scienziato Garattini: bisogna fare come in Francia. Scuola, l'Invalsi bocchia la Dad: impreparato il 50% degli studenti

Servizi alle pagine 3, 4 e 5

Il lavoro senza relazioni vere

Licenziati con una email Addio umanità

Piero Fachin

Lavoro per la metà della mia giornata. Per questo è (anche) il lavoro che mi definisce, che mi fa essere la persona che sono, mi piaccia o no. Se perdessi il lavoro, dunque, perderei una parte di me. Questo ho pensato riflettendo sul dramma della Gkn di Campi Bisenzio, l'azienda del settore automotive alle porte di Firenze, quella che ha annunciato il licenziamento in tronco dei suoi 422 dipendenti. Per chi se lo fosse perso: l'ha fatto con una lettera, spedita per posta elettronica, che inizia con due parole precise: la prima è «caro», la seconda è «collega». Proprio così: «Caro collega, riteniamo opportuno informarti direttamente...».

Continua a pagina 2

MAI COME QUEST'ESTATE TANTI STOP PER CANTIERI SULLE AUTOSTRADE MOLTE GALLERIE DA METTERE A NORMA. «INDENNIZZI PER I VIAGGIATORI»



Bartolomei alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Bologna, la tragedia

Orrore al Pilastro, madre e figlio trovati morti dopo mesi

Orlandi in Cronaca

Bologna, verso le Comunali

Stallo centrodestra Battistini avanti, ma l'accordo slitta

Carbutti in Cronaca

Bologna, l'indagine Nomisma

Il mattone vola: boom di prezzi per le abitazioni

Rimondi in Cronaca



Svolta choc del delitto in aprile a Reggio Emilia

Aveva una doppia vita Padre ucciso dal figlio

Codeluppi a pagina 14



Il coraggio a 90 anni del 'capitano' di Star Trek

Kirk si tuffa con gli squali Quelli che sfidano le paure

Gigli e Poldori alle pagine 12 e 13



AUTOURTITI

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

GIOVEDÌ 15 LUGLIO 2021

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 165, COMMA 20/ B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

ECCO IL CALENDARIO DI SERIE A PER LE LIGURI INIZIO CON LE BIG

ARRICHIELLO, BASSO E NAPOLETANO / PAGINE 34 E 35



IL MERCATO DEL GRIFONE Genova, arriva Sirigu insegue i Mondiali

L'INVIATO SCHIAPPAPIETRA / PAGINA 37

INDICE

Primo piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 11
Economia/Marittimo	Pagina 12
Genova	Pagina 15
Cinema/Tv	Pagina 28-33
Arte	Pagina 30
Sport	Pagina 34

È in edicola il 2° VOLUME: APPUNTAMENTO COL MAMMUT

SECONDO IL RAPPORTO INVALSI LA DIDATTICA A DISTANZA HA ACCENTUATO LA DISPERSIONE E LE DIFFERENZE SOCIALI

Scuola ferita dalla Dad Alunni impreparati, allarme anche in Liguria

Metà dei diplomati ha le stesse competenze degli studenti di terza media

Le prove Invalsi certificano l'arretramento del livello di preparazione degli studenti italiani, in particolare alle superiori. Due anni di didattica a distanza hanno fatto calare le competenze in maniera evidente, e il livello di preparazione dei neodiplomati è paragonabile nella metà dei casi a quello degli allievi di terza media. I maggiori problemi si registrano nelle famiglie in condizioni economiche disagiate, che sono anche quelli che hanno le maggiori difficoltà ad accedere alla Dad. In Liguria la situazione non è più rosea che altrove. Anzi, nelle terze medie i risultati sono peggiori della media nazionale, soprattutto nelle tre materie di riferimento, italiano, matematica e inglese. «Era prevedibile, ma la scuola primaria ha dimostrato la sua solidità», commenta il direttore scolastico regionale Accerra. Per l'assessore regionale Cavo «è fondamentale accelerare sui vaccini».

SERVIZI / PAGINE 2 E 3

ROLLI



IL COVID

Emanuele Rossi

Torna negli hub liguri la notte dei vaccini
Crescono i contagi

L'ARTICOLO / PAGINA 4

IL COMMENTO

ROBERTO CONTESSI

L'ISTRUZIONE PEGGIORA NON SOLO PER COLPA DELLE LEZIONI IN VIDEO

Se nel 1945 avessimo condotto un'indagine sui livelli di apprendimento dei giovani alla fine del conflitto mondiale, sicuramente avremmo riscontrato alcune conseguenze gravi per rendimento scolastico e preparazione culturale. Nel 2020 le morti complessive sono aumentate in Italia di 100.000 unità rispetto al 2019, dato pari solo al picco di mortalità del 1944. È con questi occhi dunque che bisogna guardare i dati che il Rapporto Invalsi ci presenta sui livelli di apprendimento delle giovani generazioni.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO E LA MINISTRA A SANTA MARIA CAPUA VETERE

Draghi e Cartabia ai detenuti: «Basta violenze in carcere»

Il premier Draghi e la ministra della Giustizia Cartabia hanno incontrato i detenuti nel carcere di Santa Maria Capua Vetere teatro di violenze da parte delle guardie. Hanno annunciato una riforma e promesso che le carceri non dovranno più essere luoghi di violenza e umiliazione.

L'INVIATO OLIVIO / PAGINA 7

LE TENSIONI NEL MS5

Riforma della Giustizia il premier pronto a incontrare Conte

LOMBARDO / PAGINA 7

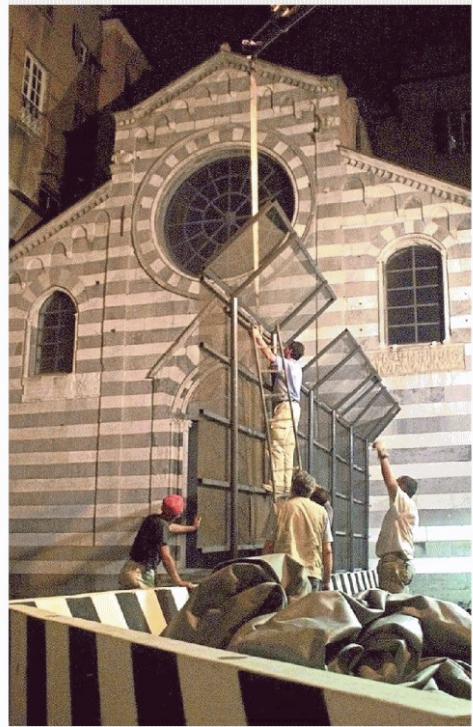
NEL PRIMO SEMESTRE 2021

Il lavoro aumenta in Liguria, ma cresce solo quello precario

Il lavoro in Liguria aumenta, ma cresce anche la precarietà. Il saldo sui contratti di lavoro nel primo semestre del 2021 è positivo. Ma la Cgil Liguria avverte: l'occupazione cresce, ma il boom di contratti è per il lavoro precario.

DEFAZIO / PAGINA 15

G8, il giorno che vent'anni fa Genova si svegliò in prigione



Il montaggio delle transenne della zona rossa nel 2001. PLERBE / PAGINE 8 E 9

IL SINDACO DELL'EPOCA E LE GIORNATE DEL VERTICE

Pericu: «Le zone d'ombra sono ancora numerose
Troppo tardi per la verità»

CASTANINI / PAGINA 5

Giuseppe Pericu, sindaco nel 2001, ammette che del G8 di Genova ci si ricorderà per le ferite provocate dai black bloc e dalle forze di polizia. «Doveva essere tutto diverso. Per un anno lavorammo a preparare manifestazioni pacifiche».

Geronimo Stilton in vacanza nel Tempo

AURUM
 OPERAZIONE PROTEZIONE E RIFUGIO ALTERNATIVO DELLA BANCA TRUWAL
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/venenerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Leggere gli articoli su Cuba è sempre una delizia, ma specialmente in questi giorni con L'Avana in rivolta per fame ed esasperazione. È delizia fra le delizie è un'intervista nella quale Fausto Bertinotti si augura un'autoriforma dal basso - come si diceva quarant'anni fa del comunismo sovietico - poiché resistono eccellenze, dice, ma prevalgono disuguaglianze e burocratizzazione. La dittatura pare un dettaglio, la più longeva nella storia dell'America Latina: da sessantadue anni i cubani sono privati del diritto di scegliersi il governo e di tutti i diritti conseguenti. Intanto arrivano notizie di intellettuali e artisti scomparsi nel nulla per aver chiesto democrazia: sarà colpa della burocratizzazione. Ma al sentimento non si comanda e Bertinotti ricorda l'auspicio in rima di un vecchio amico: «Spe-

riamo che Cuba resista affinché la nostra speranza non appassisca». Mario Vargas Llosa se ne sarebbe beato. Nel 2009 scrisse un saggio (Sogno e realtà dell'America Latina, nel 2019 ristampato da Liberlibri) per sottolineare la tendenza degli europei a trasferire in America Latina le favole della loro immaginazione. Lo fecero i conquistadores, che sostenevano di averci trovato tracce del paradiso terrestre e d'essersi imbattuti nelle guerriere amazzoni, a partire da Cuba. Fuochi fatui, li definì Vargas Llosa. Ciò che in Europa è irreale, scrisse, è trasformato in realtà a Cuba dagli occhi di europei che non ci vogliono stare, non vogliono arrendersi al fallimento dell'utopia. Là c'è una dittatura, ma è qui che la speranza non deve appassire. —

Fuochi fatui

MATTIA FELTRI

Benucci
 Gruppo Immobiliare
 Compravendite
 Locazioni Perizie
 Via Pisacane, 98r
 16129 Genova
 Tel. 010/581967
Benucci
 Gruppo Agenzie
 dal 1969
 Pratiche Automobilitiche
 Nautiche - Amministrative
 Assicurazioni tutti i rami
 FILIALE: GE-Centro
 FILIALE: GE-Sampierdarena
 FILIALE: GE-Campi



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

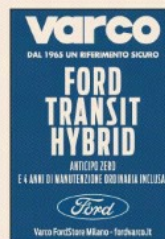
Oggi con Il Sole
Le prime riforme per dare attuazione alle indicazioni del Recovery plan



— a 0,50 euro più il prezzo del quotidiano

Rapporti Nordovest
A Genova l'Istituto di tecnologia apre anche alle Pmi

— Domani nelle edicole di Valle d'Aosta, Piemonte e Liguria



FTSE MIB 25194,33 +0,15% | SPREAD BUND 10Y 103,39 +2,26 | €/\$ 1,1812 -0,27% | ORO FIXING 1823,20 +0,52% | Indici & Numeri → p. 37-41

Auto, dal 2035 stop a diesel e benzina

Piano Ue per l'ambiente

La Commissione presenta il pacchetto clima: nel 2030 il 40% dell'energia da rinnovabili

In arrivo anche dazi sull'import da Paesi terzi che hanno leggi meno severe

I costruttori europei di auto lo hanno già bocciato. L'ambizioso piano ambientale presentato dalla presidente della Commissione Ue, von der Leyen, prevede al 2035 la fine della produzione di vetture con motore termico. Non solo. Il programma introduce una nuova tassa, la Carbon border adjustment mechanism, sulle importazioni di cemento, acciaio e alluminio e altri prodotti ad alto consumo energetico. E ancora: entro il 2030 il 40% dell'energia prodotta in Europa deve derivare da fonti rinnovabili; gli obiettivi nazionali per la riduzione delle emissioni da trasporto su strada, riscaldamento degli edifici, agricoltura, piccoli impianti industriali e gestione dei rifiuti dovranno aumentare dal 29% ad almeno il 40%, rispetto ai livelli del 2005. **Beda Romano** — a pagina 2 con l'analisi di **Alberto Majocchi** — a pagina 12

PARTE LA SPERIMENTAZIONE

Bce: sì al progetto per realizzare l'euro digitale

La Bce vara il progetto per l'euro digitale: via alla fase esplorativa su aspetti tecnici, costi e benefici. La valuta digitale è progettata come forma di pagamento complementare alle banconote: non sarà un mezzo di investimento, né un servizio della banca centrale né alternativa al sistema bancario: se dovesse vedere la luce (non prima di 5 anni), sarà la valuta della banca centrale utilizzata dai privati per pagamenti in forma digitale per importi limitati o circoscritti. **Isabella Bufacchi** — a pag. 3

Gli Stati Generali della Cultura 2021

— Servizi alle pagine 6 e 7



PUBBLICO

Franceschini: i fondi del Recovery per rilanciare il nostro cinema

Martina Pirrelli — a pag. 7

PRIVATO

Abete: valorizzare le imprese italiane della cultura senza statalismi

Andrea Biondi — a pag. 7

DIFESA EUROPEA



Via libera Ue. Primi fondi per lo sviluppo dell'Eurodrone, velivolo per sorveglianza e difesa frutto di un asse tra Germania, Francia, Spagna e Italia (Leonardo ha il 25%).

L'Eurodrone (con Leonardo al 25%) pronto al decollo

Gianni Dragoni — a pag. 26

Covid, impreparata metà degli studenti

Il rapporto Invalsi

Il rapporto Invalsi certifica i danni sull'apprendimento scolastico provocati da pandemia e didattica a distanza: la metà degli studenti non raggiunge i risultati adeguati in italiano, in matematica il 45%. Peggio alle superiori: i dati salgono rispettivamente al 44% e al 51%. In molte regioni del Sud oltre la metà non ha le competenze minime in italiano. La presidente di Invalsi, Ajello: «Serve un piano Marshall dell'apprendimento». **Tucci** — a pagina 8 con l'analisi di **Daniele Checchi** e **Maria De Paola**

ECCO CHI HA OTTENUTO DI PIÙ

Ripartiti ristori per 1,28 miliardi tra Comuni e altri enti locali

Gianni Trovati — a pag. 32

Contributi, ok allo sconto per i lavoratori autonomi

Si della Ue

L'Antitrust europeo ha approvato lo schema italiano da 2,5 miliardi per sostenere i lavoratori autonomi e gli operatori sanitari nel contesto del Covid-19, esentandoli dal versamento dei contributi previdenziali per il 2021 fino a un massimo di 3mila euro a persona. Il regime è aperto agli autonomi che hanno subito un calo del fatturato di almeno un terzo nel 2020 rispetto al 2019 e che abbiano percepito nel periodo d'imposta 2019 un reddito non superiore a 50mila euro. — Servizio a pagina 31

DICHIARAZIONI 2020

Le pagelle fiscali aumentano i redditi medi

Mobili e Parente — a pag. 5

FONDO PERDUTO

Arriva lo sblocco per il tessile. Ora altri aiuti

Beghelli e Fotina — a pag. 14

PANORAMA

GIUSTIZIA

Draghi nel carcere delle violenze con Cartabia: riformare il sistema

«Il Governo non ha intenzione di dimenticare. Le proposte della ministra Cartabia rappresentano un primo passo che appoggio con convinzione. Non può esserci giustizia dove c'è abuso». Lo ha detto il premier Draghi ieri in visita al carcere di Santa Maria Capua Vetere. — a pagina 20

CONFINDUSTRIA

Connect torna a Milano dal 2 al 3 dicembre

Il 2 e 3 dicembre il Mico di Milano apre le porte al mondo del business con la seconda edizione di Connect. Lo annuncia il vicepresidente di Confindustria, Alberto Marengoli. — a pagina 17



Banchiere.
Antonio Patuelli, presidente Alti

LE SFIDE DELLA RIPRESA

Riforme fiscali innovative per favorire gli investimenti

di **Antonio Patuelli** — a pag. 13

IL CASO WHIRLPOOL

Napoli, via ai licenziamenti. Il Governo in campo

Whirlpool ha avviato il licenziamento di 327 lavoratori a Napoli. Il premier Draghi ha incontrato una delegazione di lavoratori. Fonti di Palazzo Chigi: impegno a tutela del lavoro. — a pagina 16

DOMANI IN EDICOLA



How to spend it. Uno speciale dedicato ai viaggi

— con Il Sole 24 Ore

Nova 24

Servizi. Accelera l'avanzata delle super app

Giampaolo Colletti — a pag. 21

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

2 mesi a solo 9,90 €. Per info: ilssole24ore.com/abbonamenti Servizio Clienti 02.30.300.600

MECALUX
I magazzini automatici che incrementano la vostra produttività

02 98836601 mecalux.it

Contributi, ok allo sconto per i lavoratori autonomi

Si della Ue

DICHIARAZIONI 2020
Le pagelle fiscali aumentano i redditi medi

FONDO PERDUTO
Arriva lo sblocco per il tessile. Ora altri aiuti

How to spend it
Uno speciale dedicato ai viaggi

Nova 24
Servizi. Accelera l'avanzata delle super app

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 9,90 €. Per info: ilssole24ore.com/abbonamenti Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 15 luglio 2021
Anno LXXVII - Numero 193 - € 1,20
San Bonaventura

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 Toscana (da Faleria a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

IL LAZIO PREMIA GLI ABUSIVI

Zinga regala case a chi occupa

La Regione garantisce abitazioni agli inquilini che da 16 anni vivono gratis a piazza del Popolo. Lo stabile va liberato: ospiterà l'ente per l'edilizia pubblica. In Parlamento la legge anti-sciacalli

Il Tempo di Osho

Altra inchiesta. Per i pm Renzi è l'erede del Cav



"Lucio Presta è il nipote di Mubarak"

De Leo a pagina 7

... Da sedici anni occupano abusivamente le case in via Maria Adelaide, a due passi da Piazza del Popolo. Eppure la Regione Lazio di Nicola Zingaretti ha deciso di premiarli: gli assegnerà trenta appartamenti in un altro stabile visto che quello diventerà sede dell'Atar. Intanto, in Parlamento arriva la proposta di legge della Lega per fermare gli sciacalli.

Di Mario a pagina 3

No per un voto alla richiesta di sospensiva Ciampolillo ci riprova ma il ddl Zan resta in bilico

Gasbarri a pagina 5

Le nomine di Viale Mazzini Il Parlamento sceglie il Cda La Meloni resta fuori dalla Rai

Frasca a pagina 6

Sempre al fianco di Almirante Una vita a destra I cento anni di Donna Assunta



DI FRANCESCO STORACE

Guardi Assunta Almirante e ne ammirò il portamento da Gran Signora che ha ancora molto da insegnare per il nostro futuro. Cent'anni madame, compiuti ieri e con il garbo severo e gentile maturato in una vita trascorsa con grandissimo stile. E auguri cari ad una donna che rappresenta ancora molto per la comunità della destra (...)

Segue a pagina 25

Maggioranza in crisi sul modello Macron. Ristoratori furiosi: no al green pass per pranzi e cene fuori I divieti anti-Covid spaccano il governo

Proteste dei sindaci della provincia La Raggi riapre la discarica di Albano

Gobbi, Magliaro e Valente a pagina 14

... Il virus torna a dividere il governo Draghi. La causa è il «modello Macron» sponsorizzato dal pentastellato Pierpaolo Sileri, sottosegretario alla Salute e bocciato, invece, dall'azzurra, Mariastella Gelmini, ministro per gli Affari regionali. L'idea è di rendere obbligatorio quasi ovunque il green pass.

Mazzoni e Mineo a pagina 4

I risultati delle prove Invalsi Studenti romani bocciati in matematica

Conti a pagina 17

la S TORACIATA

Arrivano i miliardi dall'Europa. Vaccinate Conte contro l'invidia

PEGASO

Università Telematica

Il futuro ricomincia da te

Con UniPegaso applichi il tuo impegno nella giusta direzione

Numero Verde 800.185.095

unipegaso.it

Il diario

di Maurizio Costanzo



Non capisco perché talvolta ci vogliono far apparire le cose meglio di come sono. Per esempio, in uno studio condotto da alcuni esperti triestini sembrerebbe che solo ascoltare poche note della musica di Mozart, faccia tornare il sorriso ai bimbi operati alle tonsille. Ditemi perché il sorriso se operati alle tonsille e il pianto se operati ad un piede? Per carità, non metto in discussione la scienza, ma sarete d'accordo con me che talvolta il dubbio dell'esagerazione viene.



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Edilizia e costruzioni, Milano aggiorna il listino-prezzi

Lorenzini a pag. 26

CASSAZIONE

Distribuzione di utili in nero presunta anche per le spa

B. Fusco e N. Fuoco a pag. 27

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Entrate - La circolare sulla restituzione di somme soggette a tassazione



Privacy - Le faq del Garante sulla certificazione

Corte costituzionale - La sentenza sulla notifica nel processo amministrativo

Nel suo libro Renzi sostiene che la "guerra dei trent'anni" tra procure e politica è finita. La smentita è stata immediata

Tino Oldani a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Fisco, professionisti premiati

Nel 2019 il reddito medio dichiarato è stato di 65 mila euro. E più della metà di loro ha beneficiato del regime premiale degli indici sintetici di affidabilità (48% nel 2018)

Sono i professionisti il macrosettore con reddito medio più elevato: 66.620 euro nel 2019 (contro i 38 mila circa di autonomi e imprese) con un aumento rispetto all'anno precedente del 24%. E sono i più interessati dai benefici derivanti dall'applicazione delle pagelle fiscali. Poco più della metà dei soggetti nelle attività professionali ha infatti raggiunto la soglia del regime premiale degli Indici sintetici di affidabilità fiscale-Iaa (51%): nel 2018 erano il 48%

Galli a pag. 23

RIPRESA IN CORSO

Con l'economia che riparte, le imprese non vanno ostacolate

Cacopardo a pag. 4

Nomisma: grazie a Draghi il Pil crescerà del 4,7%. La Germania si fermerà al 3,3%



Mario Draghi come il Cè della nazionale Roberto Mancini alla conquista dell'Europa. Non ha dubbi Lucio Poma, capo-economista di Nomisma: «Quest'anno prevediamo una crescita del Pil italiano del 4,7% mentre quello della Germania si fermerà al 3,3%. Per il quinto mese cresce la produzione industriale, +1,8%, l'inflazione è ancora sotto controllo all'1,3% e per la prima volta da tempo JPMorgan ha scritto che conviene investire in Italia». L'economia italiana dà quindi abbondanti segnali di ripresa. E va anche il mercato immobiliare. Luca Dondi, ad Nomisma: «Registriamo un aumento dei prezzi delle case dello 0,8% quest'anno»

Valentini a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

L'economia è fatta da tante cose ma soprattutto da animal spirits. Questa è l'espressione usata da John Maynard Keynes per designare l'attitudine degli uomini a crearsi il loro futuro per far crescere loro stessi e il loro paese. Ecco, dopo i 16 mesi di lockdown, sono esplosi anche in Italia gli animal spirits troppo a lungo costretti nelle mura domestiche. E' come se fosse stata compressa, al di là dei limiti del possibile, una molla di 60 milioni di abitanti. E' perciò bastato togliere i dazi di frontiera per vedere esplodere l'attività. Me ne sono subito reso conto quando, il giorno dopo la libera uscita, incontrai sull'Autostrada del Sole due colonne ininterrotte di camion. Non erano giuranti sulla via delle vacanze ma gente che rialimentava il Paese. Di tutto. Una catena di volentieri realizzati dal presidente del consiglio Mario Draghi. Non a caso, adesso, l'Italia sta crescendo più della Germania.

IN UN MONDO CHE NON STA MAI FERMO ENI STATION DIVENTA ENI LIVE STATION.
Per offrirti sempre nuove soluzioni, come i servizi Enjoy.

Scopri di più su enilivestation.com
Enjoy è presente a Roma, Milano, Torino, Bologna e Firenze.

Puoi farci anche rifornimento.

Con il mensile dell'esperienza a €5,90 in più - Con i ritiri d'impresa a €6,50 in più



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 15 luglio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Firenze, via alle trattative. Una notte con gli operai buttati fuori: «Fateci lavorare»

Gkn, il giorno della verità Ma l'azienda assume a Brunico

Baldi, Berti, Caroppo e Nathan nel Fascicolo Regionale e in Cronaca



Green pass per eventi, treni e aerei

Il governo accelera la stretta per spingere i vaccini. Niente certificato verde (per ora) per entrare nei bar e nei ristoranti
Lo scienziato Garattini: bisogna fare come in Francia. Scuola, l'Invalsi bocchia la Dad: impreparato il 50% degli studenti

SERVIZI
alle pagine 3, 4 e 5

Il lavoro senza relazioni vere

Licenziati con una email Addio umanità

Piero Fachin

Lavoro per la metà della mia giornata. Per questo è (anche) il lavoro che mi definisce, che mi fa essere la persona che sono, mi piaccia o no. Se perdessi il lavoro, dunque, perderei una parte di me. Questo ho pensato riflettendo sul dramma della Gkn di Campi Bisenzio, l'azienda del settore automotive alle porte di Firenze, quella che ha annunciato il licenziamento in tronco dei suoi 422 dipendenti. Per chi se lo fosse perso: l'ha fatto con una lettera, spedita per posta elettronica, che inizia con due parole precise: la prima è «caro», la seconda è «collega». Proprio così: «Caro collega, riteniamo opportuno informarti direttamente...».

Continua a pagina 2

MAI COME QUEST'ESTATE TANTI STOP PER CANTIERI SULLE AUTOSTRADE
MOLTE GALLERIE DA METTERE A NORMA. «INDENNIZZI PER I VIAGGIATORI»



LO SCANDALO DELLE CODE

Bartolomei alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Firenze

La console Usa «Investimenti per 120 milioni»

Mugnaini in Cronaca

Firenze

Nuova tramvia per Bagno a Ripoli Progetto approvato

Fichera in Cronaca

Firenze

Fiorentina Calendario con la partenza in salita

Servizi nel Qs



Svolta choc del delitto in aprile a Reggio Emilia

Aveva una doppia vita Padre ucciso dal figlio

Codeluppi a pagina 14



Il coraggio a 90 anni del 'capitano' di Star Trek

Kirk si tuffa con gli squali Quelli che sfidano le paure

Gigli e Poldori alle pagine 12 e 13



SCARPA
SHOP ONLINE



**MESCALITO
THE FREEDOM
FINDER.**

la Repubblica

SCARPA
SCARPA.NET



**MESCALITO
THE FREEDOM
FINDER.**

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 166

Giovedì 15 luglio 2021

In Italia € 1,50

“Basta abusi sui detenuti cambieremo le carceri”

Draghi e la ministra della Giustizia Cartabia a Santa Maria Capua Vetere: gran parte della polizia rispetta i diritti. Sfida con Conte sui tempi dei processi, a breve vertice con il premier. Lavoro, Whirlpool licenzia 340 persone a Napoli

Dall'Europa via libera al Green Deal, ma Roma frena: troppe tasse

di **Amato, Cozzi, Cuzzocrea, Foschini, Milella, Sannino e Tito** • da pagina 2 a 7 e a pagina 20

La riforma

La bilancia squilibrata

di **Michele Ainis**

Le istituzioni si nutrono di simboli, come la bandiera. E di gesti simbolici, come quello di ieri, quando il presidente Draghi e la ministra Cartabia sono apparsi dentro il carcere di Santa Maria Capua Vetere. Giacché occorre aver visto, ha detto quest'ultima citando Piero Calamandrei. Mentre al contempo risuonava il *l'accuse* del presidente del Consiglio, contro la «responsabilità collettiva» delle violenze che un anno fa si consumarono in quel carcere, ai di là delle colpe individuali.

• a pagina 25

Il retroscena

Se il verde impallidisce

di **Luca Fraioli**

Che impatto avranno le misure proposte ieri a Bruxelles su cittadini e imprese italiane? C'è il pericolo che il Green Deal si trasformi in un boomerang per il nostro Paese, aumentando i costi della transizione ecologica e rendendo impopolare la lotta contro l'emergenza climatica agli occhi dell'opinione pubblica? Il governo era consapevole del rischio, ma l'allarme lanciato dalla Rappresentanza italiana a Bruxelles ha riacceso i fari sulla questione.

• a pagina 7

Lascia il Gemelli dopo dieci giorni



Il ritorno in Vaticano Papa Francesco mentre scende dall'auto

Il diario del Papa in ospedale: niente tv, voglio sobrietà

di **Paolo Rodari** • a pagina 19

Lotta al Covid

Pass alla francese o vaccini obbligatori. Il governo pronto alla linea dura

di **Bocci e Ziniti** • alle pagine 8 e 9

Cartellone

La nuova Serie A rivoluziona il girone di ritorno per fare spettacolo

di **Stefano Bartezzaghi**

C'era una volta la giornata. Non quella di lavoro o quella di vacanza. Non la nera, la no, la "splendida" di Vasco, la *corvée* del caporale. Si intende la giornata calcistica della Serie A.

• a pagina 24

Il calendario • a pagina 37

Le notti magiche oggi in edicola



E domani c'è il Venerdì



IL CALDO 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.

I test sui maturandi

Dad, che disastro metà degli studenti non sa l'italiano



di **Aluffi e Zunino** • a pagina 18
Andrea Gavosto • a pagina 24

Mappamondi

Libia, si ai fondi per i guardacoste "Poi missione Ue"

di **Giampiero Massolo**

La delibera del governo sulle missioni internazionali, ora al voto del Parlamento, è un atto cruciale nel suo complesso per la credibilità italiana. Stabilisce gli ambiti geopolitici del nostro impegno internazionale nel Mediterraneo allargato.

• a pagina 25
Giovanna Casadio • a pagina 13

Cuba, le manovre dell'ultimo Castro contro le proteste

di **Norberto Fuentes**

In qualunque Paese del mondo con una situazione meno critica di questa la società sarebbe esplosa da tempo. Ma a Cuba sta succedendo esattamente quello che questo governo si merita. E badate bene che parlo di governo e non di rivoluzione.

• a pagina 14 con un servizio di **Alberto Flores d'Arcais**

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 € 3,30 - Croazia HR 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

Con libro "Europet" €9,40

NZ



LA LIBIA OSTAGGIO DI 20 MILA MERCENARI

DOMENICO QUIRICO

Nell'intimità delle cancellerie occidentali suona, per la Libia, la campana dell'ottimismo: la tregua regge, le milizie sonnecchiano come balene pigre a poche dune l'una dall'altra, le miracolose elezioni, primo assaggio di un avvenire radioso, sono a un passo. Perfino il truce generale di Bengasi, Hafтар, sembra sparito. -P.21



Calcio Juve, avvio in salita e per il Toro incubo Atalanta

STEFANO SCACCHI - PP.32-33



LA STAMPA

GIOVEDÌ 15 LUGLIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.193 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, DDB-TO II www.lastampa.it GNN

PREMIER E MINISTRA A SANTA MARIA CAPUA VETERE: IL GOVERNO NON DIMENTICA. POI L'INCONTRO COI LICENZIATI WHIRLPOOL

“Mai più violenza nelle carceri”

Draghi: “Non c'è giustizia dove c'è abuso”. Cartabia: “Riformare il sistema, subito più assunzioni”

IL COMMENTO

LA COSTITUZIONE E I NOSTRI VALORI

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

La gloria calcistica non nasconde la vergogna nazionale documentata dai video dell'aggressione dei detenuti nel carcere di Santa Maria Capua Vetere da parte di un reparto di agenti di custodia nell'aprile 2020. Ce lo ricorda la visita che il presidente Draghi, dopo la cerimonia a Palazzo Chigi in onore degli atleti italiani, ha deciso di fare con la ministra Cartabia. Una visita straordinaria e proprio per questo un segnale importante di impegno politico del governo. La vicenda offende una realtà delle carceri italiane, che vede molti esempi virtuosi di impegno civile del personale, ma finisce per concentrare l'attenzione su un fatto di violenza fisica indiscriminata, non occasionale, organizzata. -P.3



ANSA/CIRO FUSCO

IN ARRIVO IL CERTIFICATO ALLA FRANCESE

Green Pass a cinema e teatro due italiani su tre dicono sì

L'ANALISI

LA SPINTA UTILE PER VACCINARSI

EUGENIA TOGNOTTI

Non. Meloni ha definito «raggelante» l'ipotesi di un'introduzione del modello Macron e ha bocciato l'idea di rendere obbligatorio il Green pass per aver accesso a locali a rischio contagio. -P.26

ALESSANDRA GHISLERI

Il traguardo dei 25 milioni di vaccinati con entrambe le dosi, pari a oltre il 46 per cento degli over 12, spinge il governo verso la soluzione Green Pass ad uso allargato. Anche se non così tanto come nel modello francese di Macron. Mentre i nuovi casi superavano ieri l'asticella dei duemila (2.153), anche all'ala destra del governo in pochi continuano a puntare i piedi contro l'utilizzo del certificato verde. -P.5

IL FALLIMENTO DELLA DIDATTICA A DISTANZA

Disastro Dad, i maturandi preparati come in 3° media

I TEST INVALSI

COSÌ LA SCUOLA NON SOPRAVVIVE

PAOLA MASTROCOLA

È prevedibile: la scuola azoppata dal covid non funziona. Con le lezioni online, a casa davanti al computer 5 ore al giorno, non incontrando mai compagni e prof, i ragazzi rendono poco. -P.27

FLAVIA AMABILE

Alla fine anche le prove Invalsi hanno certificato il fallimento della didattica a distanza, in particolare nelle superiori. Due anni di lezioni in classe a fasi alterne hanno fatto calare le competenze come mai prima d'ora. A nulla è servito il maquillage voluto dall'ex ministra Azzolina che a settembre 2020 inaugurò con toni trionfalistici la didattica digitale integrata, per eliminare i problemi della Dad. Il risultato è un tracollo, in alcuni casi davvero drammatico. -P.8

L'ECONOMIA

MAIL PALLONE, NON CI SALVERÀ

CARLO COTTARELLI

Vista la mia nota passione per il calcio, quello azzurro (oltre che quello neroazzurro; nessuno è perfetto), forse qualcuno si stupirà se dico che sarebbe meglio moderare gli entusiasmi riguardo gli effetti taumaturgici sull'economia italiana della nostra vittoria agli europei. Grande vittoria dopo più di mezzo secolo, vittoria meritata, vittoria di gruppo e di leadership (grazie Mancini, ma anche grazie Oriali e Viali). -P.28

IL RECOVERY

GIOVANI E DONNE MOTORE DEL PIL

VERONICA DE ROMANIS

A fine mese, l'Italia riceverà dall'Europa i primi 25 miliardi. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è stato approvato dall'Ecofin, il Cdm finanziari europei. Come verranno impiegati? Serviranno soprattutto a finanziare i primi investimenti. E a rafforzare la ripresa economica che, come ha spiegato Draghi nel suo intervento all'Accademia dei Lincei lo scorso primo luglio «c'è ma non basta». La ripresa è in corso. -P.27

L'INTERVENTO

CARO BERENGO VENEZIA CE LA FA

RENATO BRUNETTA

Gianni Berengo Gardin è un mito della mia giovinezza quando muovevo i primi passi da fotografo. -P.12

È in edicola il 2° VOLUME: APPUNTAMENTO COL MAMMUT. Geronimo Stilton in vacanza nel Tempo

Advertisement for Nobis Assicurazioni with the slogan 'L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!' and website www.nobis.it.

BUONGIORNO

Leggere gli articoli su Cuba è sempre una delizia, ma specialmente in questi giorni con l'Avana in rivolta per fame ed esasperazione. È delizia fra le delizie è un'intervista nella quale Fausto Bertinotti si augura un'autoriforma dal basso - come si diceva quarant'anni fa del comunismo sovietico - poiché resistono eccellenze, dice, ma prevalgono diseguaglianze e burocratizzazione. La dittatura pare un dettaglio, la più longeva nella storia dell'America Latina: da sessantadue anni i cubani sono privati del diritto di scegliersi il governo e di tutti i diritti conseguenti. Intanto arrivano notizie di intellettuali e artisti scomparsi nel nulla per aver chiesto democrazia: sarà colpa della burocratizzazione. Ma al sentimento non si comanda e Bertinotti ricorda l'auspicio in rima di un vecchio amico: «Spe-

Fuochi fatui

MATTIA FELTRI

riamo che Cuba resista affinché la nostra speranza non appassisca». Mario Vargas Llosa se ne sarebbe beato. Nel 2009 scrisse un saggio (Sogno e realtà dell'America Latina, nel 2019 ristampato da Liberilibri) per sottolineare la tendenza degli europei a trasferire in America Latina le favole della loro immaginazione. Lo fecero i conquistadores, che sostenevano di averci trovato tracce del paradiso terrestre e d'essersi imbattuti nelle guerriere amazzoni, e hanno continuato a farlo i rivoluzionari del Novecento, a partire da Cuba. Fuochi fatui, li definì Vargas Llosa. Ciò che in Europa è irrealista, scrisse, è trasformato in realtà a Cuba dagli occhi di europei che non ci vogliono stare, non vogliono arrendersi al fallimento dell'utopia. Là c'è una dittatura, ma è qui che la speranza non deve appassire.

Advertisement for Coalvi featuring a logo with a bull and the text 'RAZZA PIEMONTESE' and 'Coalvi'.



**VEDIAMO IL FUTURO
CON I TUOI
STESSI OCCHI.**



**ITALIANA
ASSICURAZIONI**
REALE GROUP

**Vaccino flop,
i manager
della tedesca
Curevac
sospettati di
insider trading**

Il cofondatore e tre membri del cda hanno venduto azioni per 39 mln \$ dopo i primi insuccessi nelle sperimentazioni
**Boeris
a pagina 2**



**il quotidiano
dei mercati finanziari**

**Una spac
da 225 milioni
per Trapani
(ex Bulgari)**

Il veicolo, battezzato Varn Investments, guarderà a beni di consumo e servizi
**Patuzzi
in MF Fashion**

Anno XXXVIII n. 138
Giovedì 15 Luglio 2021
€2,00 *Classificatori*



**SCOPRI LE SOLUZIONI
IN AGENZIA O SU
ITALIANA.IT**



**ITALIANA
ASSICURAZIONI**
REALE GROUP

Corriere della Sera | FTSE MIB +0,15% 25.194 | DOW JONES +0,18% 34.950 | NASDAQ +0,01% 14.679 | DAX 30 -0,00% 15.789 | SPREAD 103 +2 | €/S 1,1812

IL CONSOLIDAMENTO NON DECOLLA

Banche, il risiko è in panne

*Non solo Montepaschi: anche Carige sta facendo molta fatica a trovare un compratore
Freddi Banco Bpm, Credem e Bper: e adesso il Fidt valuta un rinvio dell'uscita
Intanto ok al riassetto Fonspa, che separa la gestione degli npl dall'attività creditizia*

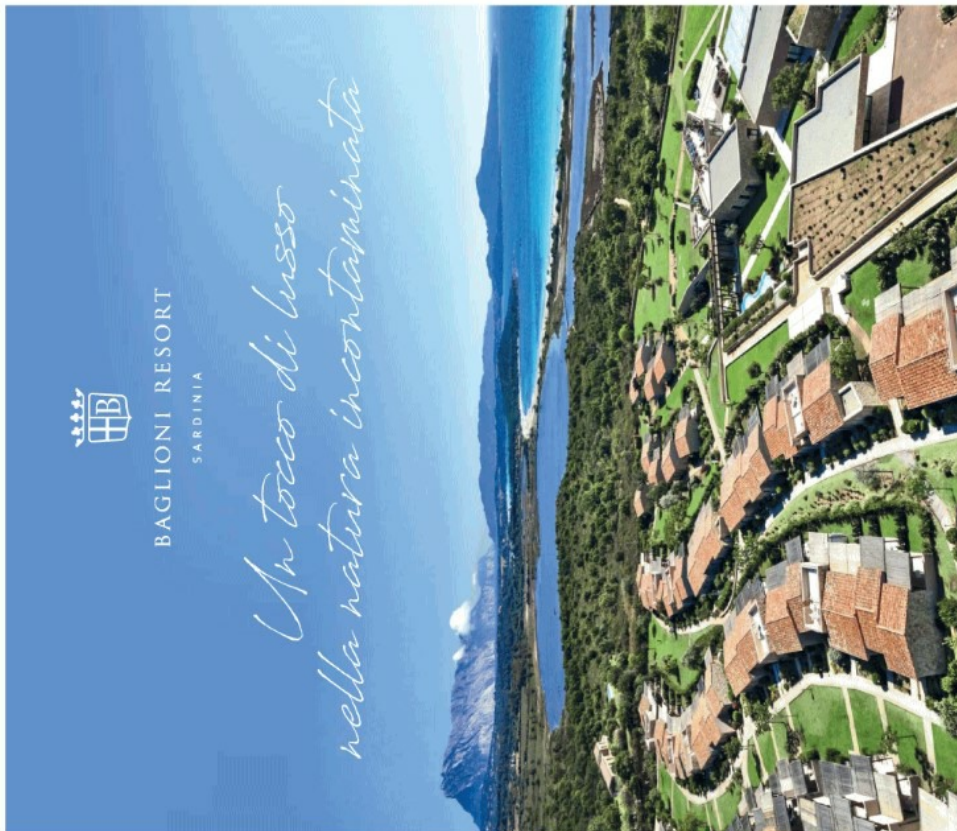
APPLE ENTRA ANCHE NEL CREDITO AL CONSUMO. BCE, PRIMO OK ALL'EURO DIGITALE



ENTRA IN PREVIDIGITAL
*Costamagna chiama
un club di investitori
per scommettere
su salute & tech*

EURIZON REALASSET
*Poste si allea
con Intesa per
investire in
economia reale*

BILANCIO 2020
*Forza Italia finisce
in profondo rosso:
il passivo supera
quota 100 milioni*

**BAGLIONI RESORT
SARDINIA**

*An tocco di lusso
nella natura incontaminata*

IMMERSO NELL'INCANTEVOLE AREA MARINA PROTETTA DI TAVOLARA, IN UN PAESAGGIO NATURALISTICO UNICO
IN TUTTO IL MEDITERRANEO, IL BAGLIONI RESORT SARDEGNA È IL NUOVO GIOIELLO DELLA COLLECTION BAGLIONI.

A MEMBER OF
HM
THE LEADING HOTELS
OF THE WORLD

RESERVATIONS@BAGLIONIHOTELS.COM
+39 0784 190 8000

BAGLIONI RESORTS
SARDEGNA | TOSCANA | MALDIVES

Da agosto stop alle grandi navi a Venezia, lo impone Draghi

Bacino San Marco monumento nazionale, ristori per i lavoratori

Niente sconti, né dilazioni, dal 1 di agosto 2021 le grandi navi smetteranno di attraversare Venezia e di affacciarsi con i loro alti profili sul bacino di San Marco, che da oggi, per decreto, sarà monumento nazionale, come pure le vie d'acqua più importanti della città, il canale di San Marco e quello della Giudecca, diventate negli anni il passaggio obbligato dei colossi da crociera. "Una giornata storica" commenta il ministro della cultura Franceschini lasciando palazzo Chigi, dopo il Consiglio dei ministri che ha dato l'ok al decreto Salva Venezia, "un impegno che avevo preso pubblicamente e che abbiamo rispettato". A tre giorni dall'avvio dell'assemblea annuale dell'Unesco, che quest'anno si terrà in Cina, l'Italia risponde così all'aut aut arrivato nero su bianco qualche settimana fa dai tecnici dell'organizzazione delle Nazioni Unite. E con una presa di posizione del governo Draghi che va anche oltre le aspettative e le richieste dei tecnici Unesco, mette in salvo Venezia dall'ipotesi, mai stata così concreta, di un inserimento nella black list dei siti in pericolo. Una figuraccia sventata, insomma. Ma anche una svolta, dopo decenni di battaglie e di furiose polemiche. Con l'esecutivo che di fatto riesce là dove tanti governi hanno fallito, trovando un escamotage per mettere in sicurezza, dichiarandoli monumento, i luoghi più iconici della laguna. E offrendo al contempo un corposo ristoro per evitare ripercussioni sui circa 3mila lavoratori del comparto. Questo, fa notare il ministro delle infrastrutture Enrico Giovannini, oltre a "157 milioni di investimenti per realizzare gli approdi temporanei all'interno dell'area di Marghera". Tant'è, mentre da Palazzo Chigi arriva anche la rassicurazione che "si concluderanno i lavori di completamento del Mose e si realizzerà in tempi brevi l'**Autorità** della Laguna con la rinascita del Magistrato alle acque", le amministrazioni locali sembrano tirare un respiro di sollievo. E se dal comune parlano di una soluzione "che il sindaco Luigi Brugnaro chiedeva da 12 anni, da quando rappresentava la Confindustria veneziana", il governatore veneto Zaia definisce il decreto "un segnale positivo per l'Unesco e la platea internazionale". Da sempre molto sensibile al tema, il presidente del Consiglio aveva convocato il 2 luglio a Palazzo Chigi i tanti ministri coinvolti dal dossier, dal titolare dell'economia Daniele Franco al ministro delle Infrastrutture Giovannini, dal titolare del Turismo Massimo Garavaglia a quello della Cultura Dario Franceschini fino a Francesco D'Incà, ministro dei rapporti con il Parlamento. Una riunione operativa, che segnava la necessità di non perdere altro tempo per dare una svolta più concreta al primo decreto varato in primavera. Quindi due settimane di lavoro per trovare una quadra che potesse soddisfare anche le amministrazioni locali. Ed ecco alla fine il provvedimento che si fa forte del Codice per i beni culturali e il paesaggio per dichiarare il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale della Giudecca monumento nazionale e vieta il transito di qualsiasi nave superi le 25 mila tonnellate di stazza (il limite auspicato era di 40mila) o abbia uno scavo che superi i 180 metri o ancora un'altezza (tiraggio aereo) superiore ai 35 metri (con l'esclusione delle navi a vela o miste a vela-motore). Mentre impone che il combustibile usato per le manovre rispetti l'ambiente, con una percentuale di zolfo non superiore allo 0,1%. Quanto ai soldi, sono previste una serie di compensazioni "in favore delle compagnie di navigazione, del gestore del terminal di approdo interessati dal divieto di transito, delle imprese titolari di contratti d'appalto di attività comprese nel ciclo operativo di detto gestore e dei lavoratori dei comparti della navigazione e della logistica connessa al transito delle navi nelle vie urbane d'acqua". A gestire l'operazione sarà il Presidente dell'**Autorità** di





Ansa

Venezia

Intanto però va avanti il concorso di idee per individuare punti di attracco definitivi fuori dalle acque protette della laguna. Un progetto per il quale il governo ha stanziato 2,2 milioni con il primo decreto convertito in legge il 12 maggio. La call internazionale, articolata in due fasi, si dovrebbe concludere a dicembre 2022. Per conoscere il progetto vincitore bisognerà aspettare la fine di giugno del 2023. (ANSA).

Grandi navi: compagnie crociere, bene l' accelerata su Marghera

'Se operativi nel 2022, nell' immediato importanti indennizzi'

(ANSA) - GENOVA, 14 LUG - "Accogliamo positivamente la decisione del Governo perché si registra un tangibile progresso sul fronte degli accosti diffusi. Da dieci anni chiediamo di poter mandare altrove le navi: non è vero che difendiamo con le unghie e con i denti il transito dal canale della Giudecca. E finalmente con la nomina di un commissario ad hoc c'è la prospettiva concreta di avere gli accosti alternativi a Marghera operativi per la stagione 2022". Francesco Galietti, direttore per l' Italia di Clia, l' associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, guarda il lato positivo dello stop al transito delle grandi navi a Venezia nel bacino di San Marco, nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca, deciso con il decreto legge approvato dal consiglio dei ministri e che scatterà il primo agosto, perché accelera la realizzazione degli accosti a Marghera. "Il disegno complessivo è positivo. Dopodiché l' applicazione immediata con meno di 3 settimane di preavviso comporta una botta per una pluralità di soggetti: bisogna vedere quanto gli ammortizzatori previsti per gli operatori del settore sapranno mitigarla", aggiunge Galietti. Le compagnie crocieristiche che avevano previsto toccate a Venezia, dovranno infatti trovare in fretta approdi alternativi, in attesa dell' adeguamento dell' area di Marghera. "Alcune riusciranno a reindirizzare le navi a Trieste, Monfalcone e Ravenna, altre dovranno cancellare del tutto gli scali - completa -. Per questo bisogna vedere come funzionerà il meccanismo di indennizzo". (ANSA).



Grandi navi: Vtp, cancellata nei fatti la nostra concessione

Società gestione passeggeri, nessuna nave arriverà in Marittima

(ANSA) - **VENEZIA**, 14 LUG - Il Decreto sulle Grandi navi varato dal governo "di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a VTP fino al 2025, come bene strumentale al servizio di interesse generale per la movimentazione dei passeggeri nel **porto di Venezia**". E' la dura replica della **Venezia Terminal Passeggeri (Vtp)** al decreto che stoppa le navi a San Marco dall'1 agosto. "Stanti gli stringenti limiti indicati - prosegue -, quasi nessuna nave che scalava a **Venezia** potrà accedere alla Marittima; il decreto di fatto cancella la concessione in modo unilaterale, violando norme nazionali e comunitarie". (ANSA).



Stop alle Grandi navi, dubbi su crociere a Venezia

Vtp, 'concessione cancellata'. Ma Unesco applaude

(di Andrea Buoso) (ANSA) - Dopo i consensi giunti ieri subito dopo l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri, il decreto legge sulle Grandi Navi a Venezia comincia a registrare i primi distinguo se non addirittura aperti dissensi, legati soprattutto alle modalità per gestire il passaggio immediato, dal primo agosto, degli approdi delle **crociere** a Marghera e la conseguente concessione dei terminal, ai ristori per i lavoratori, arrivando a paventare grosse incognite sulla **crocieristica** in Laguna. Un plauso all'iniziativa dell'esecutivo viene oggi dalla direttrice generale dell'Unesco, Audrey Azoulay, che definisce la decisione "una gran bella notizia e un passo importante, che contribuisce in modo significativo alla tutela di questo luogo straordinario patrimonio dell'umanità", su cui l'agenzia dell'Onu aveva puntato recentemente i riflettori. A lei si affianca l'ex ministro dell'Ambiente Corrado Clini, coautore del decreto del 2012 che prospettava questa stessa soluzione: "Ci sono voluti nove anni - ha dichiarato oggi - segnati dalla marmellata burocratica all'italiana fatta di conflitti di competenze e mancanza di decisioni, che ha consentito alle navi da crociera di continuare a girare tranquillamente nel bacino di San Marco. Finalmente il governo Draghi ha preso la decisione giusta". Sono tuttavia le uniche voci favorevoli al decreto, che invece viene salutato criticamente in città, sia dai favorevoli sia dai contrari ai passaggi delle 'navi bianche'. A partire dai comitati "No Navi", che stigmatizzano il fatto che "le compagnie non risarciscono i danni provocati alla città e ai suoi abitanti, ma vengono risarcite per non passare più davanti a San Marco". E se dagli armatori della Clia non viene un 'no' ad approdi alternativi, la Venezia Terminal Passeggeri (Vtp), nella cui compagine figurano anche le società crocieristiche, sostiene che il dl "di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a Vtp fino al 2025", cioè "cancella la concessione in modo unilaterale, violando norme nazionali e comunitarie". Una situazione che avrà il suo primo epilogo entro un paio di settimane, quando a Venezia arriveranno le ultime tre **crociere** prima dello stop definitivo dal primo agosto. Questo fine settimana, che coincide con la festa del Redentore, non si prevedono arrivi. Dal 24 al 31 luglio sono previsti gli approdi di due navi Msc, la "Orchestra" e la "Magnifica", e una di Costa, la "Deliziosa". Da parte degli albergatori si paventa invece il ritorno di "valanghe di torpedoni - ha detto il direttore dell'Ava, Claudio Scarpa - che scaricheranno turisti pendolari e non stanziali. Così si scalano i costi, ma diminuiscono i guadagni". E Nicola Pellicani (Pd) chiede "più politica e meno commissari. La parola passi alle forze politiche, economiche e sociali della città. Non si può pensare di governare Venezia solo per decreto". Gli ultimi dubbi riguardano l'ammontare dei ristori a lavoratori e imprese, per cui il presidente del Veneto Luca Zaia ha assicurato che i tecnici di Regione e governo stanno già lavorando. Anche dai sindacati si chiedono "certezze e non promesse". (ANSA).

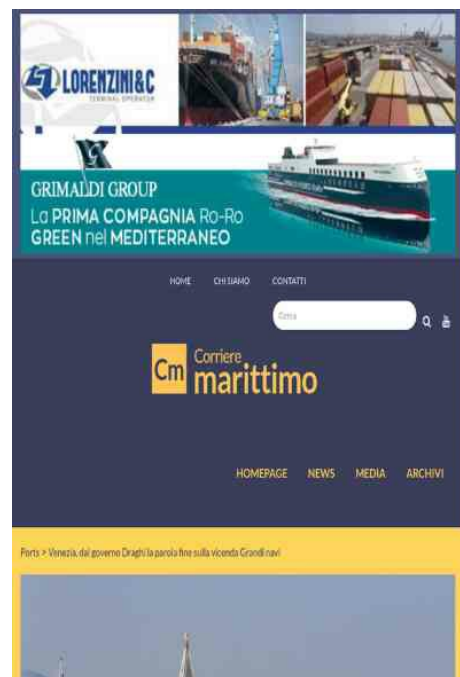


(di Andrea Buoso) (ANSA) - Dopo i consensi giunti ieri subito dopo l'approvazione da parte del

Venezia, dal governo Draghi la parola fine sulla vicenda Grandi navi

14 Jul, 2021 ROMA - Dopo anni di dibattiti, polemiche e discussioni il governo Draghi è arrivato a porre la parola conclusiva sulla vicenda Grandi navi a Venezia, con un decreto approvato dal Consiglio dei ministri e, che pone dal 1 agosto il divieto di transito delle navi di grandi dimensioni nel Bacino di San Marco, nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca. La norma specifica su Venezia è stata inserita nel decreto legge che contiene disposizioni di carattere generale per assicurare l'integrità e il decoro di tutte le vie d'acqua dichiarate monumento nazionale. E' questo il perno su cui ruota il decreto, che dichiara monumento nazionale Venezia e le vie d'acqua, il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale della Giudecca. Così da vietarne l'ingresso alle colossali navi da crociera che, per anni, hanno solcato i canali con a bordo il carico festoso di milioni di turisti pronti a scattare una foto della città più famosa al mondo. Il decreto se da un lato interviene a tutela delle vie d'acqua, della salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, provvede anche per misure a favore degli operatori del settore direttamente interessati dal divieto di transito (compagnie di navigazione, gestori dei terminal e società erogatrici di servizi).

A questo scopo istituisce un fondo ad hoc nello stato di previsione del ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Inoltre il decreto provvede allo stanziamento di 157 milioni di euro per finanziare i lavori, che inizieranno dal prossimo anno, per l'adeguamento dell'area di Marghera ad accogliere le navi di grandi dimensioni, con la realizzazione di non più di cinque punti di approdo. Per arrivare con maggiore velocità alla realizzazione di queste opere, senza rimanere incastrati nelle pastoie della burocrazia amministrativa, il decreto nomina commissario straordinario il presidente dell'Authority, Fulvio Lino Di Blasio, che dovrà guidare il percorso per la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione degli approdi. Nel frattempo, il 29 giugno scorso, l'Authority ha dato il via al bando per il concorso di idee che mira all'individuazione della migliore soluzione per gli approdi delle navi da crociera fuori Laguna. Quali sono le navi a cui è esteso il divieto di transito? secondo il decreto sono quelle che hanno almeno una di queste caratteristiche: stazza lorda superiore a 25.000 GT lunghezza dello scafo al galleggiamento superiore a 180 metri; air draft superiore a 35 metri, con esclusione delle navi a propulsione mista vela-motore; impiego di combustibile in manovra che produce emissioni inquinanti (con contenuto di zolfo uguale o superiore allo 0,1%).



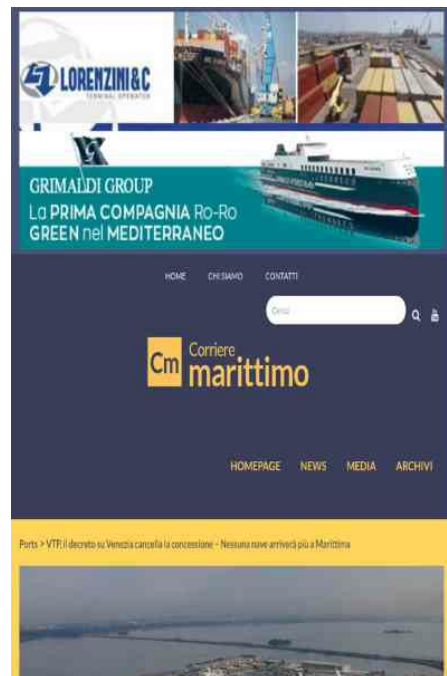
Venezia, Santi (Federagenti): Aspre critiche al governo per il decreto di divieto alle Grandi navi

14 Jul, 2021 **VENEZIA** - Reazione immediata dal mondo marittimo al decreto del CdM che, a partire dal prossimo 1 agosto, vieta l'accesso delle Grandi navi da crociera alla Stazione Marittima di **Venezia** transitando attraverso il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale della Giudecca. Alessandro Santi, presidente di Federagenti, in un lettera aperta alla presidenza del Consiglio dei ministri critica aspramente la decisione assunta dal governo. Il presidente della federazione degli agenti e raccomandatori marittimi, rivolgendosi al premier Mario Draghi denuncia: «con un decreto è stato deciso l'azzeramento di un porto crociere, non un porto qualsiasi, quello di **Venezia**. Una decisione gravissima - ha sottolineato - assunta all'insegna di un 'politically correct' internazionale che impatta su almeno 4.000 famiglie. E in prospettiva su altre 21.000». Sottolineando con amarezza: «**Venezia** è finalmente un monumento sul mare, e continua il suo percorso verso la sua mortifica museizzazione», nella lettera si rileva che «i porti italiani, presidente, sono avvisati: possono diventare monumento nazionale, con alta probabilità vista la storia che ci contraddistingue, e nel tempo di un decreto, sparire dalla carta dei traffici mondiali. E con il porto migliaia di famiglie che dal porto traggono il loro sostentamento: la sostenibilità sociale viene messa in secondo piano rispetto a quella 'culturale'. Nessun dialogo o confronto ma scelte terribilmente impattanti e proposte nebulose di sostegni economici simil Covid: noi del porto siamo diversi». «Alla mancanza di scelte dei passati anni e dei precedenti governi della questione 'grandi navi' - prosegue la lettera aperta - viene ora posta soluzione che rappresenta una drammatica discontinuità che non permette in nessuna maniera fasi di transizione e, in mancanza di ormeggi ancora disponibili e comunque sufficienti, obbliga immediatamente le compagnie a modificare itinerari e programmazione per i prossimi anni trovando nuovi porti di scalo, probabilmente non in Adriatico e forse neppure in Italia. Anche il naviglio di lusso viene penalizzato abbassando ulteriormente il limite imposto dal decreto Clini Passera da 40.000 a 25.000 tonnellate di stazza e introducendo ulteriori nuovi limiti dimensionali derivati da imprecise analisi di rischio: un colpo mortale per il traffico crocieristico di alta gamma e che garantiva pernottamenti nei cinque stelle e laute spese nei negozi dell'area marciana». «Dal mese di agosto, forse - conclude la lettera di Santi - vedremo una città migliore, dove i problemi, e non sono pochi, spariranno di colpo, almeno negli obiettivi del governo e con il compiacimento dell'UNESCO e di molti 'cittadini del mondo': di certo, però, c'è che è stata decretata la morte delle crociere a **Venezia** e della cultura e professionalità, patrimonio di tante donne e uomini che, come fatto da tanti veneziani in questi anni, lasceranno la città per andare a fare i professionisti e i 'cittadini' in altri porti del mondo»



VTP, il decreto su Venezia cancella la concessione - Nessuna nave arriverà più a Marittima

14 Jul, 2021 **VENEZIA** - La denuncia di **Venezia** Terminal Passeggeri SpA, VTP SpA, concessionaria del terminal Marittima di **Venezia**, la società interviene oggi commentando duramente il decreto passato ieri in CdM, che sancisce il trasferimento delle Grandi navi agli approdi temporanei di Marghera e vieta il transito di navi di grandi dimensioni attraverso i Canali di San Marco e della Giudecca. VTP SpA in una nota scrive: "Da quanto si apprende da fonti di stampa e dall' assidua interlocuzione avuta con il Governo, le linee guida contenute nel Decreto Ministeriale approvato ieri dal Consiglio dei Ministri e in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a VTP fino al 2025 come bene strumentale al servizio di interesse generale volto alla movimentazione dei passeggeri nel **porto** di **Venezia** in capo alla Società. Stanti gli stringenti limiti indicati, infatti, praticamente quasi nessuna nave che scalava a **Venezia** potrà accedere alla Marittima, e quindi il Decreto di fatto cancella la concessione in modo unilaterale violando norme nazionali e comunitarie a tutela del concessionario. A fronte di tale decisione si apprende anche che sono previsti ristori ed indennizzi, nonché forme di tutela per i lavoratori coinvolti, di cui però ad oggi non si conoscono le coperture disponibili. Cifre sulle quali si basa in parte la prospettiva futura per tutti gli attori coinvolti nella filiera di questa industria. Tale decisione di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociera al mondo per livello di servizio, posticipando ad un tempo non ben definito lo spostamento delle attività crocieristiche a Marghera con il rischio concreto di porre la parola fine all' industria crocieristica veneziana con danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale. È quanto mai difficile infatti che le compagnie di crociera una volta spostate le proprie navi in altri porti nazionali o peggio esteri, decidano di ricollocarle a **Venezia** a distanza di anni, per questo è urgente che venga fatta chiarezza sul percorso che porterà allo spostamento a Marghera di cui VTP studia la fattibilità da tempo e per cui ha già depositato proposte concrete che non hanno trovato ascolto. 'Negli ultimi 9 anni VTP, che vorrei ricordare è una Società dall' azionariato misto pubblico-privato, da una parte ha collaborato con tutti i Governi che si sono succeduti, e continua a farlo con il Governo in carica, per spostare le navi dal Canale della Giudecca presentando anche progetti concreti e studiando tecnicamente soluzioni ben al di là di quanto dovrebbe competere ad un concessionario. Dall' altra parte però vi sono anche le istanze e le aspettative dei soci di VTP e di tutti gli stakeholder coinvolti ovvero i lavoratori diretti ed indiretti nonché tutta la filiera delle società collegate alla crocieristica, di cui circa 200 venete, che vedono comunque venir meno i loro diritti e restano in attesa di certezze per il proprio futuro. Auspichiamo pertanto che il Governo prenda in considerazione queste istanze così come quelle promosse da chi è contrario alla crocieristica, valutando attentamente anche proposte già fatte quali ad esempio il Vittorio Emanuele che di fatto consentirebbe di mantenere viva la Marittima e con essa la sua eccellenza, senza destinarla viceversa inevitabilmente alla chiusura peraltro. Sarà appena il caso di ricordare che la finanza di progetto ai sensi dell' art.183 del Codice degli Appalti presentata dalla nostra Società ad ottobre 2019 agli enti competenti, prevedeva un investimento di poco superiore ai 30 milioni di euro per gli interventi manutentivi sul canale Vittorio Emanuele III in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente con un progetto ad alta sostenibilità ambientale e che prevedeva la valorizzazione della Marittima su cui sono stati investiti 160 milioni di di fondi pubblici e privati,' ha dichiarato Fabrizio Spagna, Presidente di **Venezia** Terminal Passeggeri S.p.A. ' Il danno



Corriere Marittimo

Venezia

che si va paventando con quando previsto dal Decreto Ministeriale è significativo, in quanto di fatto esclude anche le navi più piccole, quelle del settore del lusso a cui puntava tutto il territorio in quanto esempio principe di quel turismo di fascia alta e con altissimo potenziale di spesa che dal 1° agosto non potranno più arrivare alla Marittima. Il danno deve necessariamente tenere conto anche del fatto che il mercato non aspetta, ad oggi le interlocuzioni con le compagnie sono assidue, ma non è dato sapere ancora quali orientamenti prenderanno per il futuro degli itinerari e se essi comprenderanno o meno Marghera. Del resto come riportato peraltro nell' art.2 del Decreto, sarà necessario non solo sistemare le banchine, ma anche il Canale dei Petroli per far transitare le navi da crociera in sicurezza. Infatti come evidenziato nelle diverse campagne di simulazione condotte da VTP, dalla Capitaneria di Porto di Venezia, dai Piloti e dalle quattro maggiori compagnie crocieristiche del mondo, sul suddetto canale sono necessari interventi manutentivi in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente. Di fatto sappiamo già per certo che le Compagnie di crociera americane, segnatamente Royal Caribbean Cruise Line e Norwegian Cruise Line, ci hanno comunicato la propria contrarietà a posizionare navi a Marghera in assenza di condizioni minime di sicurezza. A queste si dovranno aggiungere le navi di lusso che per ovvi motivi non hanno mai dato la propria disponibilità a spostarsi a Marghera, ad esempio Viking, Azamara, Silversea, Ritz Carlton solo per citare le più importanti". Conclude la società: "Tutto ciò comporterà una profonda revisione del piano industriale della Società alla luce del nuovo decreto e che verrà presentato al Governo al più presto insieme a quello in essere approvato di recente dal Consiglio di Amministrazione della Società. Naturalmente potremmo fare ciò non appena sarà noto quali e quante banchine saranno disponibili a Marghera." Ha dichiarato Galliano Di Marco, Direttore Generale di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A."

Il Nautilus

Venezia

Nota stampa Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.

Venezia Da quanto si apprende da fonti di stampa e dall'assidua interlocuzione avuta con il Governo, le linee guida contenute nel Decreto Ministeriale approvato ieri dal Consiglio dei Ministri e in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a VTP fino al 2025 come bene strumentale al servizio di interesse generale volto alla movimentazione dei passeggeri nel porto di Venezia in capo alla Società. Stanti gli stringenti limiti indicati, infatti, praticamente quasi nessuna nave che scalava a Venezia potrà accedere alla Marittima, e quindi il Decreto di fatto cancella la concessione in modo unilaterale violando norme nazionali e comunitarie a tutela del concessionario. A fronte di tale decisione si apprende anche che sono previsti ristori ed indennizzi, nonché forme di tutela per i lavoratori coinvolti, di cui però ad oggi non si conoscono le coperture disponibili. Cifre sulle quali si basa in parte la prospettiva futura per tutti gli attori coinvolti nella filiera di questa industria. Tale decisione di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociere al mondo per livello di servizio, posticipando ad un tempo non ben definito lo spostamento delle attività crocieristiche a Marghera con il rischio concreto di porre la parola fine all'industria crocieristica veneziana con danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale. È quanto mai difficile infatti che le compagnie di crociera una volta spostate le proprie navi in altri porti nazionali o peggio esteri, decidano di ricollocarle a Venezia a distanza di anni, per questo è urgente che venga fatta chiarezza sul percorso che porterà allo spostamento a Marghera di cui VTP studia la fattibilità da tempo e per cui ha già depositato proposte concrete che non hanno trovato ascolto. 'Negli ultimi 9 anni VTP, che vorrei ricordare è una Società dall'azionariato misto pubblico-privato, da una parte ha collaborato con tutti i Governi che si sono succeduti, e continua a farlo con il Governo in carica, per spostare le navi dal Canale della Giudecca presentando anche progetti concreti e studiando tecnicamente soluzioni ben al di là di quanto dovrebbe competere ad un concessionario. Dall'altra parte però vi sono anche le istanze e le aspettative dei soci di VTP e di tutti gli stakeholder coinvolti ovvero i lavoratori diretti ed indiretti nonché tutta la filiera delle società collegate alla crocieristica, di cui circa 200 venete, che vedono comunque venir meno i loro diritti e restano in attesa di certezze per il proprio futuro. Auspichiamo pertanto che il Governo prenda in considerazione queste istanze così come quelle promosse da chi è contrario alla crocieristica, valutando attentamente anche proposte già fatte quali ad esempio il Vittorio Emanuele che di fatto consentirebbe di mantenere viva la Marittima e con essa la sua eccellenza, senza destinarla viceversa inevitabilmente alla chiusura peraltro. Sarà appena il caso di ricordare che la finanza di progetto ai sensi dell'art.183 del Codice degli Appalti presentata dalla nostra Società ad ottobre 2019 agli enti competenti, prevedeva un investimento di poco superiore ai 30 milioni di euro per gli interventi manutentivi sul canale Vittorio Emanuele III in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente con un progetto ad alta sostenibilità ambientale e che prevedeva la valorizzazione della Marittima su cui sono stati investiti 160 milioni di di fondi pubblici e privati,' ha dichiarato Fabrizio Spagna, Presidente di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. 'Il danno che si va paventando con quando previsto dal Decreto Ministeriale è significativo, in quanto di fatto esclude anche le navi più piccole, quelle del settore del lusso a cui puntava tutto il territorio in quanto esempio principe di quel turismo di fascia alta e con altissimo potenziale di spesa che dal 1° agosto non potranno più arrivare alla Marittima. Il danno deve necessariamente tenere conto anche



NEWS - AMBIENTE - AUTHORITY - COMMERCIALE - CULTURA - EVENTI - NAUTICA - PORTI - SPORT - TRASPORTI - TURISMO

Nota stampa Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.

11 Luglio 2021



del fatto che il mercato non aspetta, ad oggi le interlocuzioni



Il Nautilus

Venezia

con le compagnie sono assidue, ma non è dato sapere ancora quali orientamenti prenderanno per il futuro degli itinerari e se essi comprenderanno o meno Marghera. Del resto come riportato peraltro nell'art.2 del Decreto, sarà necessario non solo sistemare le banchine, ma anche il Canale dei Petroli per far transitare le navi da crociera in sicurezza. Infatti come evidenziato nelle diverse campagne di simulazione condotte da VTP, dalla Capitaneria di Porto di Venezia, dai Piloti e dalle quattro maggiori compagnie crocieristiche del mondo, sul suddetto canale sono necessari interventi manutentivi in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente. Di fatto sappiamo già per certo che le Compagnie di crociera americane, segnatamente Royal Caribbean Cruise Line e Norwegian Cruise Line, ci hanno comunicato la propria contrarietà a posizionare navi a Marghera in assenza di condizioni minime di sicurezza. A queste si dovranno aggiungere le navi di lusso che per ovvi motivi non hanno mai dato la propria disponibilità a spostarsi a Marghera, ad esempio Viking, Azamara, Silversea, Ritz Carlton solo per citare le più importanti. Tutto ciò comporterà una profonda revisione del piano industriale della Società alla luce del nuovo decreto e che verrà presentato al Governo al più presto insieme a quello in essere approvato di recente dal Consiglio di Amministrazione della Società. Naturalmente potremmo fare ciò non appena sarà noto quali e quante banchine saranno disponibili a Marghera.' ha dichiarato Galliano Di Marco, Direttore Generale di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.

Il Nautilus

Venezia

MARIO MATTIOLI, PRESIDENTE CONFITARMA, SU DL GRANDI NAVI A VENEZIA

Roma -La decisione del Consiglio dei Ministri di ieri è la logica conclusione di un percorso avviato dieci anni fa. Tuttavia, gli operatori si sarebbero aspettati una diversa tempistica per poter impostare nuovi programmi, soprattutto in vista di una ripresa dopo oltre un anno di sostanziale fermo delle navi. Sarà importante quindi che i ristori annunciati siano adeguati alle esigenze degli operatori, considerando anche le difficoltà affrontate dal settore crocieristico e dal suo indotto a causa delle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia da Covid19. In ogni caso, ribadisco la massima disponibilità di Confitarma e dell' armamento italiano a collaborare con il Governo per trovare le soluzioni migliori per tutte le parti coinvolte e soprattutto per tutelare la meravigliosa città di **Venezia** che tutto il mondo ci invidia. Ma, per poter assicurare un futuro sostenibile per le attività crocieristiche a **Venezia**, è indispensabile ed urgente un concreto coordinamento delle Istituzioni con gli operatori e con le Associazioni ed auspichiamo quindi che si possa presto convocare un tavolo di confronto. L' armamento italiano è fortemente impegnato nella sfida senza precedenti per la transizione ecologica. È un impegno da tempo assunto dai nostri armatori che comporta investimenti ingenti, come testimoniano le nuove unità recentemente entrate in esercizio, tra le quali anche quelle del Gruppo Costa, unica compagnia di crociera con navi battenti bandiera italiana che recentemente ha presentato il suo Manifesto per un turismo sostenibile e inclusivo che generi maggiore valore economico e sociale nelle destinazioni visitate dalle sue navi e, sicuramente, **Venezia** è in cima alla lista.



Santi (Federagenti): con il decreto di ieri si è assunta una decisione gravissima che azzerava un porto crociere come Venezia

Lettera aperta al presidente del Consiglio dei ministri Federagenti critica aspramente la decisione assunta ieri dal governo di vietare a partire dal prossimo agosto l' arrivo delle grandi navi da crociera alla Stazione Marittima di Venezia attraverso il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale della Giudecca. In una lettera aperta al presidente del Consiglio, Mario Draghi, il presidente della federazione delle agenzie marittime italiane, Alessandro Santi, ha denunciato che «con un decreto è stato deciso l' azzeramento di un porto crociere, non un porto qualsiasi, quello di Venezia. Una decisione gravissima - ha sottolineato - assunta all' insegna di un "politically correct" internazionale che impatta su almeno 4.000 famiglie. E in prospettiva su altre 21.000». Rilevando amaramente che «Venezia è finalmente un monumento sul mare, e continua il suo percorso verso la sua mortifica museizzazione», nella lettera si rileva che «i porti italiani, presidente, sono avvisati: possono diventare monumento nazionale, con alta probabilità vista la storia che ci contraddistingue, e nel tempo di un decreto, sparire dalla carta dei traffici mondiali. E con il porto migliaia di famiglie che dal porto traggono il loro sostentamento: la sostenibilità sociale viene messa in secondo piano rispetto a quella "culturale". Nessun dialogo o confronto ma scelte terribilmente impattanti e proposte nebuloze di sostegni economici simil Covid: noi del porto siamo diversi». «Alla mancanza di scelte dei passati anni e dei precedenti governi della questione "grandi navi" - prosegue la lettera aperta - viene ora posta soluzione che rappresenta una drammatica discontinuità che non permette in nessuna maniera fasi di transizione e, in mancanza di ormeggi ancora disponibili e comunque sufficienti, obbliga immediatamente le compagnie a modificare itinerari e programmazione per i prossimi anni trovando nuovi porti di scalo, probabilmente non in Adriatico e forse neppure in Italia. Anche il naviglio di lusso viene penalizzato abbassando ulteriormente il limite imposto dal decreto Clini Passera da 40.000 a 25.000 tonnellate di stazza e introducendo ulteriori nuovi limiti dimensionali derivati da imprecise analisi di rischio: un colpo mortale per il traffico crocieristico di alta gamma e che garantiva pernottamenti nei cinque stelle e laute spese nei negozi dell' area marciana». «Dal mese di agosto, forse - conclude la lettera di Santi - vedremo una città migliore, dove i problemi, e non sono pochi, spariranno di colpo, almeno negli obiettivi del governo e con il compiacimento dell' UNESCO e di molti "cittadini del mondo": di certo, però, c' è che è stata decretata la morte delle crociere a Venezia e della cultura e professionalità, patrimonio di tante donne e uomini che, come fatto da tanti veneziani in questi anni, lasceranno la città per andare a fare i professionisti e i "cittadini" in altri porti del mondo».



Informare

Venezia

Mattioli (Confitarma): il no alle grandi navi a Venezia sia accompagnato da ristori adeguati alle esigenze degli operatori

Gli operatori - ha sottolineato - si sarebbero aspettati una diversa tempistica per poter impostare nuovi programmi Commentando la decisione di ieri del Consiglio dei ministri di vietare a partire dal prossimo primo agosto alle navi da crociera di approdare alla Stazione Marittima del porto di Venezia, il presidente della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Mario Mattioli, ha rilevato che si tratta della «logica conclusione di un percorso avviato dieci anni fa. Tuttavia - ha sottolineato - gli operatori si sarebbero aspettati una diversa tempistica per poter impostare nuovi programmi, soprattutto in vista di una ripresa dopo oltre un anno di sostanziale fermo delle navi. Sarà importante quindi - ha aggiunto Mattioli - che i ristori annunciati siano adeguati alle esigenze degli operatori, considerando anche le difficoltà affrontate dal settore crocieristico e dal suo indotto a causa delle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia da Covid-19». «In ogni caso - ha proseguito il presidente dell' associazione - ribadisco la massima disponibilità di Confitarma e dell' armamento italiano a collaborare con il governo per trovare le soluzioni migliori per tutte le parti coinvolte e soprattutto per tutelare la meravigliosa città di Venezia che tutto il mondo ci invidia. Ma, per poter assicurare un futuro sostenibile per le attività crocieristiche a Venezia, è indispensabile ed urgente un concreto coordinamento delle istituzioni con gli operatori e con le associazioni ed auspichiamo quindi che si possa presto convocare un tavolo di confronto». «L' armamento italiano - ha concluso Mattioli - è fortemente impegnato nella sfida senza precedenti per la transizione ecologica. È un impegno da tempo assunto dai nostri armatori che comporta investimenti ingenti, come testimoniano le nuove unità recentemente entrate in esercizio, tra le quali anche quelle del gruppo Costa, unica compagnia di crociera con navi battenti bandiera italiana (in recentemente ha presentato il suo Manifesto per un turismo sostenibile e inclusivo che generi maggiore valore economico e sociale nelle destinazioni visitate dalle sue navi e, sicuramente, Venezia è in cima alla lista».



Informare

Venezia

VTP, arbitraria la cancellazione della possibilità di utilizzo del terminal veneziano di Marittima in concessione fino al 2025

La decisione del governo - ha denunciato la società - di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociere al mondo **Venezia** Terminal Passeggeri (VTP), la società che gestisce la Stazione Marittima del **porto** di **Venezia** e che è partecipata tra gli altri dal gruppo terminalista Global Ports Hoding e dalle primarie compagnie crocieristiche Carnival, MSC e Royal Caribbean, ha definito arbitraria la cancellazione della possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a VTP fino al 2025 disposta ieri dal governo che vi ha vietato l'approdo delle grandi navi da crociera a partire dal prossimo mese. «Stanti gli stringenti limiti indicati, infatti - ha denunciato l'azienda - praticamente quasi nessuna nave che scalava a **Venezia** potrà accedere alla Marittima, e quindi il decreto di fatto cancella la concessione in modo unilaterale violando norme nazionali e comunitarie a tutela del concessionario». «A fronte di tale decisione - ha rilevato inoltre VTP - si apprende anche che sono previsti ristori ed indennizzi, nonché forme di tutela per i lavoratori coinvolti, di cui però ad oggi non si conoscono le coperture disponibili. Cifre sulle quali si basa in parte la prospettiva futura per tutti gli attori coinvolti nella filiera di questa industria».

«Tale decisione - ha sottolineato la società - di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociere al mondo per livello di servizio, posticipando ad un tempo non ben definito lo spostamento delle attività crocieristiche a Marghera con il rischio concreto di porre la parola fine all'industria crocieristica veneziana con danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale. È quanto mai difficile infatti che le compagnie di crociera una volta spostate le proprie navi in altri porti nazionali o peggio esteri, decidano di ricollocarle a **Venezia** a distanza di anni, per questo è urgente che venga fatta chiarezza sul percorso che porterà allo spostamento a Marghera di cui VTP studia la fattibilità da tempo e per cui ha già depositato proposte concrete che non hanno trovato ascolto». «Negli ultimi nove anni - ha ricordato il presidente dell'azienda, Fabrizio Spagna - VTP, che vorrei ricordare è una società dall'azionariato misto pubblico-privato, da una parte ha collaborato con tutti i governi che si sono succeduti, e continua a farlo con il governo in carica, per spostare le navi dal Canale della Giudecca presentando anche progetti concreti e studiando tecnicamente soluzioni ben al di là di quanto dovrebbe competere ad un concessionario. Dall'altra parte però vi sono anche le istanze e le aspettative dei soci di VTP e di tutti gli stakeholder coinvolti ovvero i lavoratori diretti ed indiretti nonché tutta la filiera delle società collegate alla crocieristica, di cui circa 200 venete, che vedono comunque venir meno i loro diritti e restano in attesa di certezze per il proprio futuro. Auspichiamo pertanto che il governo prenda in considerazione queste istanze così come quelle promosse da chi è contrario alla crocieristica, valutando attentamente anche proposte già fatte quali ad esempio il Vittorio Emanuele che di fatto consentirebbe di mantenere viva la Marittima e con essa la sua eccellenza, senza destinarla viceversa inevitabilmente alla chiusura peraltro. Sarà appena il caso di ricordare che la finanza di progetto ai sensi dell'articolo 183 del Codice degli Appalti presentata dalla nostra società ad ottobre 2019 agli enti competenti, prevedeva un investimento di poco superiore ai 30 milioni di euro per gli interventi manutentivi sul canale Vittorio Emanuele III in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente con un progetto ad alta sostenibilità ambientale e che prevedeva la valorizzazione della Marittima su cui sono stati investiti 160 milioni di euro di fondi pubblici e privati». «Il danno che si va paventando con quando previsto dal decreto ministeriale - ha aggiunto il direttore generale



VTP arbitraria la cancellazione della possibilità di utilizzo del terminal veneziano di Marittima in concessione fino al 2025

La decisione del governo - ha denunciato la società - di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociere al mondo

VTP arbitraria la cancellazione della possibilità di utilizzo del terminal veneziano di Marittima in concessione fino al 2025

Tale decisione - ha sottolineato la società - di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociere al mondo per livello di servizio, posticipando ad un tempo non ben definito lo spostamento delle attività crocieristiche a Marghera con il rischio concreto di porre la parola fine all'industria crocieristica veneziana con danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale.

Negli ultimi nove anni - ha ricordato il presidente dell'azienda, Fabrizio Spagna - VTP, che vorrei ricordare è una società dall'azionariato misto pubblico-privato, da una parte ha collaborato con tutti i governi che si sono succeduti, e continua a farlo con il governo in carica, per spostare le navi dal Canale della Giudecca presentando anche progetti concreti e studiando tecnicamente soluzioni ben al di là di quanto dovrebbe competere ad un concessionario.



Informare

Venezia

anche le navi più piccole, quelle del settore del lusso a cui puntava tutto il territorio in quanto esempio principe di quel turismo di fascia alta e con altissimo potenziale di spesa che dal primo agosto non potranno più arrivare alla Marittima. Il danno deve necessariamente tenere conto anche del fatto che il mercato non aspetta, ad oggi le interlocuzioni con le compagnie sono assidue, ma non è dato sapere ancora quali orientamenti prenderanno per il futuro degli itinerari e se essi comprenderanno o meno Marghera. Del resto come riportato peraltro nell' articolo 2 del decreto, sarà necessario non solo sistemare le banchine, ma anche il Canale dei Petroli per far transitare le navi da crociera in sicurezza. Infatti come evidenziato nelle diverse campagne di simulazione condotte da VTP, dalla Capitaneria di **Porto di Venezia**, dai Piloti e dalle quattro maggiori compagnie crocieristiche del mondo, sul suddetto canale sono necessari interventi manutentivi in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente. Di fatto - ha reso noto Di Marco - sappiamo già per certo che le compagnie di crociera americane, segnatamente Royal Caribbean Cruise Line e Norwegian Cruise Line, ci hanno comunicato la propria contrarietà a posizionare navi a Marghera in assenza di condizioni minime di sicurezza. A queste si dovranno aggiungere le navi di lusso che per ovvi motivi non hanno mai dato la propria disponibilità a spostarsi a Marghera, ad esempio Viking, Azamara, Silversea, Ritz Carlton solo per citare le più importanti. Tutto ciò comporterà una profonda revisione del piano industriale della società alla luce del nuovo decreto e che verrà presentato al governo al più presto insieme a quello in essere approvato di recente dal consiglio di amministrazione della società. Naturalmente potremmo fare ciò non appena sarà noto quali e quante banchine saranno disponibili a Marghera».

FEDERAGENTI - LA CHIUSURA DEL PORTO CROCIERE DI VENEZIA, LETTERA APERTA AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO, MARIO DRAGHI

Venezia, 14 luglio 2021 - Con un decreto è stato deciso l' azzeramento di un porto crociere, non un porto qualsiasi, quello di Venezia. Una decisione gravissima assunta all' insegna di un 'politically correct' internazionale che impatta su almeno 4.000 famiglie. E in prospettiva su altre 21.000. Venezia è finalmente un monumento sul mare, e continua il suo percorso verso la sua mortifica museizzazione. Per questo oggi le scriviamo. I porti italiani, Presidente, sono avvisati: possono diventare monumento nazionale, con alta probabilità vista la storia che ci contraddistingue, e nel tempo di un decreto, sparire dalla carta dei traffici mondiali. E con il porto migliaia di famiglie che dal porto traggono il loro sostentamento: la sostenibilità sociale viene messa in secondo piano rispetto a quella 'culturale'. Nessun dialogo o confronto ma scelte terribilmente impattanti e proposte nebulose di sostegni economici simil Covid: noi del porto siamo diversi. Alla mancanza di scelte dei passati anni e dei precedenti governi della questione 'grandi navi' viene ora posta soluzione che rappresenta una drammatica discontinuità che non permette in nessuna maniera fasi di transizione e, in mancanza di ormeggi ancora disponibili e comunque sufficienti, obbliga immediatamente le compagnie a modificare itinerari e programmazione per i prossimi anni trovando nuovi porti di scalo, probabilmente non in Adriatico e forse neppure in Italia. Anche il naviglio di lusso viene penalizzato abbassando ulteriormente il limite imposto dal decreto Clini Passera da 40.000 a 25.000 tonnellate di stazza e introducendo ulteriori nuovi limiti dimensionali derivati da imprecise analisi di rischio: un colpo mortale per il traffico crocieristico di alta gamma e che garantiva pernottamenti nei cinque stelle e laute spese nei negozi dell' area marciana. Dal mese di agosto, forse, vedremo una città migliore, dove i problemi, e non sono pochi, spariranno di colpo, almeno negli obiettivi del Governo e con il compiacimento dell' UNESCO e di molti 'cittadini del mondo': di certo, però, c' è che è stata decretata la morte delle crociere a Venezia e della cultura e professionalità, patrimonio di tante donne e uomini che, come fatto da tanti veneziani in questi anni, lasceranno la città per andare a fare i professionisti e i 'cittadini' in altri porti del mondo. Alessandro Santi.



FEDERAGENTI - LA CHIUSURA DEL PORTO CROCIERE DI VENEZIA, LETTERA APERTA AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO, MARIO DRAGHI



Venezia, 14 luglio 2021 - Con un decreto è stato deciso l'azzeramento di un porto crociere, non un porto qualsiasi, quello di Venezia. Una decisione gravissima assunta all' insegna di un 'politically correct' internazionale che impatta su almeno 4.000 famiglie. E in prospettiva su altre 21.000. Venezia è finalmente un monumento sul mare, e continua il suo percorso verso la sua mortifica museizzazione. Per questo oggi le scriviamo.



Ultime News dal P.
OPPORTUNITÀ DI LAVORO

I porti italiani, Presidente, sono avvisati: possono diventare monumento nazionale, con alta probabilità vista la storia che ci contraddistingue, e nel tempo di un decreto, sparire dalla carta dei traffici mondiali.

Informatore Navale

Venezia

CONFITARMA - MATTIOLI SU DL GRANDI NAVI A VENEZIA

Roma, 14 luglio 2021 - La decisione del Consiglio dei Ministri di ieri è la logica conclusione di un percorso avviato dieci anni fa. Tuttavia, gli operatori si sarebbero aspettati una diversa tempistica per poter impostare nuovi programmi, soprattutto in vista di una ripresa dopo oltre un anno di sostanziale fermo delle navi. Sarà importante quindi che i ristori annunciati siano adeguati alle esigenze degli operatori, considerando anche le difficoltà affrontate dal settore crocieristico e dal suo indotto a causa delle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia da Covid19. In ogni caso, ribadisco la massima disponibilità di Confitarma e dell' armamento italiano a collaborare con il Governo per trovare le soluzioni migliori per tutte le parti coinvolte e soprattutto per tutelare la meravigliosa città di **Venezia** che tutto il mondo ci invidia. Ma, per poter assicurare un futuro sostenibile per le attività crocieristiche a **Venezia**, è indispensabile ed urgente un concreto coordinamento delle Istituzioni con gli operatori e con le Associazioni ed auspichiamo quindi che si possa presto convocare un tavolo di confronto. L' armamento italiano è fortemente impegnato nella sfida senza precedenti per la transizione ecologica. È un impegno da tempo assunto dai nostri armatori che comporta investimenti ingenti, come testimoniano le nuove unità recentemente entrate in esercizio, tra le quali anche quelle del Gruppo Costa, unica compagnia di crociera con navi battenti bandiera italiana che recentemente ha presentato il suo Manifesto per un turismo sostenibile e inclusivo che generi maggiore valore economico e sociale nelle destinazioni visitate dalle sue navi e, sicuramente, **Venezia** è in cima alla lista.



CONFITARMA - MATTIOLI SU DL GRANDI NAVI A VENEZIA

Roma, 14 luglio 2021 - La decisione del Consiglio dei Ministri di ieri è la logica conclusione di un percorso avviato dieci anni fa. Tuttavia, gli operatori si sarebbero aspettati una diversa tempistica per poter impostare nuovi programmi, soprattutto in vista di una ripresa dopo oltre un anno di sostanziale fermo delle navi. Sarà importante quindi che i ristori annunciati siano adeguati alle esigenze degli operatori, considerando anche le difficoltà affrontate dal settore crocieristico e dal suo indotto a causa delle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia da Covid19. In ogni caso, ribadisco la massima disponibilità di Confitarma e dell'armamento italiano a collaborare con il Governo per trovare le soluzioni migliori per tutte le parti coinvolte e soprattutto per tutelare la meravigliosa città di Venezia che tutto il mondo ci invidia. Ma, per poter assicurare un futuro sostenibile per le attività crocieristiche a Venezia, è indispensabile ed urgente un concreto coordinamento delle Istituzioni con gli operatori e con le

Informatore Navale

Venezia

Galliano Di Marco Direttore Generale di "Venezia Terminal Passeggeri S.p.A." sul Decreto Ministeriale approvato

Venezia, 14 luglio 2021 - Da quanto si apprende da fonti di stampa e dall'assidua interlocuzione avuta con il Governo, le linee guida contenute nel Decreto Ministeriale approvato ieri dal Consiglio dei Ministri e in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a VTP fino al 2025 come bene strumentale al servizio di interesse generale volto alla movimentazione dei passeggeri nel **porto** di **Venezia** in capo alla Società. Stanti gli stringenti limiti indicati, infatti, praticamente quasi nessuna nave che scalava a **Venezia** potrà accedere alla Marittima, e quindi il Decreto di fatto cancella la concessione in modo unilaterale violando norme nazionali e comunitarie a tutela del concessionario. A fronte di tale decisione si apprende anche che sono previsti ristori ed indennizzi, nonché forme di tutela per i lavoratori coinvolti, di cui però ad oggi non si conoscono le coperture disponibili. Cifre sulle quali si basa in parte la prospettiva futura per tutti gli attori coinvolti nella filiera di questa industria. Tale decisione di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociere al mondo per livello di servizio, posticipando ad un tempo non ben definito lo spostamento delle attività crocieristiche a Marghera con il rischio concreto di porre la parola fine all'industria crocieristica veneziana con danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale. È quanto mai difficile infatti che le compagnie di crociera una volta spostate le proprie navi in altri porti nazionali o peggio esteri, decidano di ricollocarle a **Venezia** a distanza di anni, per questo è urgente che venga fatta chiarezza sul percorso che porterà allo spostamento a Marghera di cui VTP studia la fattibilità da tempo e per cui ha già depositato proposte concrete che non hanno trovato ascolto. "Negli ultimi 9 anni VTP, che vorrei ricordare è una Società dall'azionariato misto pubblico-privato, da una parte ha collaborato con tutti i Governi che si sono succeduti, e continua a farlo con il Governo in carica, per spostare le navi dal Canale della Giudecca presentando anche progetti concreti e studiando tecnicamente soluzioni ben al di là di quanto dovrebbe competere ad un concessionario. Dall'altra parte però vi sono anche le istanze e le aspettative dei soci di VTP e di tutti gli stakeholder coinvolti ovvero i lavoratori diretti ed indiretti nonché tutta la filiera delle società collegate alla crocieristica, di cui circa 200 venete, che vedono comunque venir meno i loro diritti e restano in attesa di certezze per il proprio futuro. Auspichiamo pertanto che il Governo prenda in considerazione queste istanze così come quelle promosse da chi è contrario alla crocieristica, valutando attentamente anche proposte già fatte quali ad esempio il Vittorio Emanuele che di fatto consentirebbe di mantenere viva la Marittima e con essa la sua eccellenza, senza destinarla viceversa inevitabilmente alla chiusura peraltro. Sarà appena il caso di ricordare che la finanza di progetto ai sensi dell'art.183 del Codice degli Appalti presentata dalla nostra Società ad ottobre 2019 agli enti competenti, prevedeva un investimento di poco superiore ai 30 milioni di euro per gli interventi manutentivi sul canale Vittorio Emanuele III in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente con un progetto ad alta sostenibilità ambientale e che prevedeva la valorizzazione della Marittima su cui sono stati investiti 160 milioni di di fondi pubblici e privati", ha dichiarato Fabrizio Spagna, Presidente di **Venezia** Terminal Passeggeri S.p.A. "Il danno che si va paventando con quando previsto dal Decreto Ministeriale è significativo, in quanto di fatto esclude anche le navi più piccole, quelle del settore del lusso a cui puntava tutto il territorio in quanto esempio principe di quel turismo di fascia alta e con altissimo potenziale di



Galliano Di Marco Direttore Generale di "Venezia Terminal Passeggeri S.p.A." sul Decreto Ministeriale approvato



Recetta



Venezia, 14 Luglio 2021 - Da quanto si apprende da fonti di stampa e dall'assidua interlocuzione avuta con il Governo, le linee guida contenute nel Decreto Ministeriale approvato ieri dal Consiglio dei Ministri e in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a VTP fino al 2025 come bene strumentale al servizio di interesse generale volto alla movimentazione dei passeggeri nel porto di Venezia in capo alla Società.

Stanti gli stringenti limiti indicati, infatti, praticamente quasi nessuna nave che scalava a Venezia potrà accedere alla Marittima, e quindi il Decreto di fatto cancella la concessione in modo unilaterale violando norme nazionali e comunitarie a tutela del concessionario.

A fronte di tale decisione si apprende anche che sono previsti ristori ed indennizzi, nonché forme di tutela per i lavoratori coinvolti, di cui però ad oggi non si conoscono le coperture disponibili.



Ultime News dal P.

OPPORTUNITÀ DI LAVORO

spesa che dal 1° agosto non potranno più arrivare alla Marittima. Il danno deve necessariamente tenere conto anche del fatto



Informatore Navale

Venezia

che il mercato non aspetta, ad oggi le interlocuzioni con le compagnie sono assidue, ma non è dato sapere ancora quali orientamenti prenderanno per il futuro degli itinerari e se essi comprenderanno o meno Marghera. Del resto come riportato peraltro nell' art.2 del Decreto, sarà necessario non solo sistemare le banchine, ma anche il Canale dei Petroli per far transitare le navi da crociera in sicurezza. Infatti come evidenziato nelle diverse campagne di simulazione condotte da VTP, dalla Capitaneria di Porto di Venezia, dai Piloti e dalle quattro maggiori compagnie crocieristiche del mondo, sul suddetto canale sono necessari interventi manutentivi in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente. Di fatto sappiamo già per certo che le Compagnie di crociera americane, segnatamente Royal Caribbean Cruise Line e Norwegian Cruise Line, ci hanno comunicato la propria contrarietà a posizionare navi a Marghera in assenza di condizioni minime di sicurezza. A queste si dovranno aggiungere le navi di lusso che per ovvi motivi non hanno mai dato la propria disponibilità a spostarsi a Marghera, ad esempio Viking, Azamara, Silversea, Ritz Carlton solo per citare le più importanti. Tutto ciò comporterà una profonda revisione del piano industriale della Società alla luce del nuovo decreto e che verrà presentato al Governo al più presto insieme a quello in essere approvato di recente dal Consiglio di Amministrazione della Società. Naturalmente potremmo fare ciò non appena sarà noto quali e quante banchine saranno disponibili a Marghera." ha dichiarato Galliano Di Marco, Direttore Generale di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.

Informazioni Marittime

Venezia

Addio grandi navi a Venezia, Filt-Cgil: attenzione ai posti di lavoro

Per il sindacato il fondo da 157 milioni «è la solita politica dei due tempi che rischia di annunciare l'ennesimo disastro all'economia del Paese in particolare del territorio veneziano»

Con l'addio delle grandi navi in transito a **Venezia** a partire da agosto - forse - il governo ha predisposto per decreto un fondo da 157 milioni per gli approdi alternativi ed eventuali ristori alle imprese danneggiate. «I diritti dei lavoratori non possono essere zittiti con i 157 milioni del fondo, utile a realizzare anche gli approdi provvisori a Marghera. È la solita politica dei due tempi che rischia di annunciare l'ennesimo disastro all'economia del Paese e in particolare del territorio veneziano», afferma il segretario nazionale della Filt-Cgil, Natale Colombo, secondo il quale «la tutela dell'ambiente e della laguna di **Venezia** non possono essere scambiate con una perdita importante di posti di lavoro». «Non abbiamo nessuna contrarietà - continua Colombo - a salvaguardare la laguna di **Venezia** e le sue bellezze e rispettiamo tutto e tutti ma a patto che non si abbandonino le imprese ed i lavoratori coinvolti, già pesantemente danneggiati dagli effetti della pandemia sul traffico passeggeri e crocieristico in particolare. Siamo da subito disponibili per uno specifico ed urgente incontro con il ministero delle Infrastrutture e quello della Cultura per rappresentare le nostre preoccupazioni e necessità per le attività portuali e marittime di **Venezia**, direttamente coinvolte dal nuovo provvedimento ma soprattutto per offrire ai lavoratori certezze e non promesse». Siamo per una soluzione capace di contemperare le due necessità affinché la tutela dell'ambiente e del lavoro possano essere garantite alla pari in una soluzione senza vuoti di operatività per dare continuità all'economia di quel territorio». - credito immagine in alto.



Informazioni Marittime

Venezia

Grandi navi via da Venezia, Federagenti: "Decisione grave"

Dura e polemica lettera aperta dell' associazione al premier Draghi. Si parla di azzeramento delle crociere, di musealizzazione e di sparizione del porto dalla carta dei traffici mondiali

Con una dura lettera aperta al presidente del Consiglio, Mario Draghi, Federagenti, l' associazione italiana degli agenti marittimi, contesta la decisione del governo di vietare il transito delle grandi navi da crociera a **Venezia** a partire dal primo agosto . Senza approdi alternativi e con la necessità di riprogrammare tutti gli arrivi nel secondo porto dopo Civitavecchia per questo tipo di turismo, si rischia di paralizzare nuovamente un indotto molto importante per la zona, già stoppato da oltre un anno dalla pandemia. Federagenti ha calcolato che il divieto coinvolge almeno 4 mila famiglie, «e in prospettiva su altre 21 mila», afferma il presidente Alessandro Santi. «Alla mancanza di scelte dei passati anni e dei precedenti governi della questione 'grandi navi' - continua - viene ora posta soluzione che rappresenta una drammatica discontinuità che non permette in nessuna maniera fasi di transizione e, in mancanza di ormeggi ancora disponibili e comunque sufficienti, obbliga immediatamente le compagnie a modificare itinerari e programmazione per i prossimi anni trovando nuovi porti di scalo, probabilmente non in Adriatico e forse neppure in Italia. Anche il naviglio di lusso viene penalizzato abbassando ulteriormente il limite imposto dal decreto Clini Passera da 40 mila a 25 mila tonnellate di stazza e introducendo ulteriori nuovi limiti dimensionali derivati da imprecise analisi di rischio: un colpo mortale per il traffico crocieristico di alta gamma e che garantisce pernottamenti nei cinque stelle e laute spese nei negozi dell' area marciana». Federagenti è parecchio polemica. Parlando di una **Venezia** che diventa così un «monumento sul mare», di una «mortificante museizzazione», di un «azzeramento di un porto crociere», di una «decisione gravissima assunta all' insegna di un politicamente corretto», di un decreto che rischia di far sparire **Venezia** «dalla carta dei traffici mondiali». Per Santi «la sostenibilità sociale viene messa in secondo piano rispetto a quella culturale. Nessun dialogo o confronto ma scelte terribilmente impattanti e proposte nebulose di sostegni economici simil Covid». «Dal mese di agosto, forse, vedremo una città migliore - conclude Santi - dove i problemi, e non sono pochi, spariranno di colpo, almeno negli obiettivi del Governo e con il compiacimento dell' UNESCO e di molti 'cittadini del mondo': di certo, però, c' è che è stata decretata la morte delle crociere a **Venezia** e della cultura e professionalità, patrimonio di tante donne e uomini che, come fatto da tanti veneziani in questi anni, lasceranno la città per andare a fare i professionisti e i 'cittadini' in altri porti del mondo». - credito immagine in alto.



Venezia: al Comune piace soluzione grandi navi

Redazione

VENEZIA Prima di esprimersi a riguardo del decreto legge che impone lo stop al passaggio delle grandi navi da crociera per il bacino di San Marco dal primo Luglio, Ca' Farsetti attende di leggere il testo definitivo. Ma a quanto apprende la Dire', a fronte delle prime dichiarazioni ci sarebbe una certa soddisfazione per il contributo dato da Venezia alla costruzione del testo di un decreto che definisce una soluzione che il sindaco, Luigi Brugnaro, chiedeva da 12 anni, ovvero da quando rappresentava la Confindustria veneziana. Auspicio dell'amministrazione comunale è che siano ora realizzati in fretta i lavori per attrezzare le banchine di approdo Marghera e per garantire un futuro alla Marittima e, di conseguenza, il lavoro a quanti vivono grazie alla croceristica e al porto. Secondo il sindaco, infine, un ulteriore aspetto fondamentale del decreto è che garantisce le protezioni sociali per i lavoratori della filiera. Secondo il vicesindaco e assessore al Porto, Andrea Tomaello (lega), invece, sarebbe stato opportuno aspettare e nel prendere la decisione il Governo ha seguito le pressioni internazionali invece di ascoltare la città. Il fatto che il decreto preveda la realizzazione di approdi diffusi a Marghera per le grandi navi da crociera è positivo, ma per approvarlo avrebbero potuto aspettare un paio di mesi, in quanto le navi in arrivo di qui a fine stagione, ovvero a fine Settembre, non sono poi molte e impedire il passaggio per il bacino di San Marco già dal primo Agosto affossa un settore che è rimasto fermo per oltre un anno e mezzo. La speranza è che almeno i ristori che sono stati garantiti nel decreto siano consistenti e riguardino non solo i lavoratori diretti ma anche tutti quelli dell'indotto, continua Tomaello. E per quanto riguarda il Pd veneziano, che in una nota afferma che il decreto accoglie molte delle istanze dem, dico che non si è ancora capito che posizione hanno sulle grandi navi. Una parte di loro va a manifestare con i No grandi navi, una parte festeggia oggi per una soluzione che è quella proposta dal sindaco Intanto per nove anni non hanno fatto niente e se Draghi si è trovato ad approvare questo decreto in maniera affrettata per rispondere a istanze Unesco è colpa loro, conclude il vicesindaco.



Lettera aperta di Federagenti a Mario Draghi

Redazione

VENEZIA Il presidente di Fedeargenti, Alessandro Santi, ha scritto una lettera aperta al Presidente del Consiglio Mario Draghi, a seguito del decreto approvato ieri che determina la chiusura del porto crociere di Venezia. Di seguito il testo integrale della missiva. Con un decreto è stato deciso l'azzeramento di un porto crociere, non un porto qualsiasi, quello di Venezia. Una decisione gravissima assunta all'insegna di un politically correct' internazionale che impatta su almeno 4.000 famiglie. E in prospettiva su altre 21.000. Venezia è finalmente un monumento sul mare, e continua il suo percorso verso la sua mortifica museizzazione. Per questo oggi le scriviamo. I porti italiani, Presidente, sono avvisati: possono diventare monumento nazionale, con alta probabilità vista la storia che ci contraddistingue, e nel tempo di un decreto, sparire dalla carta dei traffici mondiali. E con il porto migliaia di famiglie che dal porto traggono il loro sostentamento: la sostenibilità sociale viene messa in secondo piano rispetto a quella culturale'. Nessun dialogo o confronto ma scelte terribilmente impattanti e proposte nebulose di sostegni economici simil Covid: noi del porto siamo diversi. Alla mancanza di scelte dei passati anni scrive ancora il presidente di Federagenti e dei precedenti governi della questione grandi navi' viene ora posta soluzione che rappresenta una drammatica discontinuità che non permette in nessuna maniera fasi di transizione e, in mancanza di ormeggi ancora disponibili e comunque sufficienti, obbliga immediatamente le compagnie a modificare itinerari e programmazione per i prossimi anni trovando nuovi porti di scalo, probabilmente non in Adriatico e forse neppure in Italia. Anche il naviglio di lusso viene penalizzato abbassando ulteriormente il limite imposto dal decreto Clini Passera da 40.000 a 25.000 tonnellate di stazza e introducendo ulteriori nuovi limiti dimensionali derivati da imprecise analisi di rischio: un colpo mortale per il traffico crocieristico di alta gamma e che garantiva pernottamenti nei cinque stelle e laute spese nei negozi dell'area marciana. Dal mese di agosto, forse, vedremo una città migliore, dove i problemi, e non sono pochi, spariranno di colpo, almeno negli obiettivi del Governo e con il compiacimento dell'UNESCO e di molti cittadini del mondo': di certo, però, c'è che è stata decretata la morte delle crociere a Venezia e della cultura e professionalità, patrimonio di tante donne e uomini che, come fatto da tanti veneziani in questi anni, lasceranno la città per andare a fare i professionisti e i cittadini' in altri porti del mondo.



Grandi navi, Uggè: Governo ha fatto chiarezza

Redazione

ROMA Sulle grandi navi a Venezia, il Governo ha fatto finalmente chiarezza, ma il decreto in fase di conversione deve essere migliorato. Così il presidente di Confraspporto-Confcommercio Paolo Uggè sul decreto che dal primo Agosto di quest'anno vieta i passaggi delle grandi navi lungo il canale della Giudecca. Come è certa la data della chiusura di quell'accesso, obbligando le compagnie a trovare autonomamente soluzioni sostitutive di emergenza, non sono definiti i tempi della disponibilità dei primi accosti a Marghera spiega Uggè Per evitare che la prossima stagione, che dovrebbe essere quella della piena ripresa dopo il duro colpo inferto dalla pandemia al settore, possa subire contraccolpi, e' necessario avere la certezza che per marzo 2022 gli accosti siano pronti. Al ministro Franceschini, che oggi esulta, vogliamo ricordare che se questa decisione fosse stata assunta, come chiedevamo, dal governo Conte di cui faceva parte, a quest'ora gli accosti a Marghera, adeguati durante il lockdown, sarebbero stati pronti e si sarebbero evitati durissimi effetti sui lavoratori e le imprese di uno dei principali porti italiani, incalza Uggè. Ora andiamo avanti velocemente al ministro Giovannini chiediamo più attenzione verso il settore, conclude il presidente di Confraspporto-Confcommercio.



Mattioli: ricordiamo le difficoltà del settore crocieristico

Massima disponibilità di Confitarma a collaborare con il Governo

Redazione

ROMA Il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, interviene sul decreto grandi navi a Venezia, ricordiamo le difficoltà del settore crocieristico e ritenendo che la decisione del Consiglio dei Ministri di ieri è la logica conclusione di un percorso avviato dieci anni fa, Tuttavia, gli operatori si sarebbero aspettati una diversa tempistica per poter impostare nuovi programmi, soprattutto in vista di una ripresa dopo oltre un anno di sostanziale fermo delle navi. Sarà importante quindi che i ristori annunciati siano adeguati alle esigenze degli operatori, considerando anche le difficoltà affrontate dal settore crocieristico e dal suo indotto a causa delle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia da Covid-19. In ogni caso prosegue Mattioli -, ribadisco la massima disponibilità di Confitarma e dell'armamento italiano a collaborare con il Governo per trovare le soluzioni migliori per tutte le parti coinvolte e soprattutto per tutelare la meravigliosa città di Venezia che tutto il mondo ci invidia. Ma, per poter assicurare un futuro sostenibile per le attività crocieristiche a Venezia, è indispensabile ed urgente un concreto coordinamento delle Istituzioni con gli operatori e con le Associazioni ed auspichiamo quindi che si possa presto convocare un tavolo di confronto. L'armamento italiano è fortemente impegnato nella sfida senza precedenti per la transizione ecologica. È un impegno da tempo assunto dai nostri armatori che comporta investimenti ingenti, come testimoniano le nuove unità recentemente entrate in esercizio, tra le quali anche quelle del Gruppo Costa, unica compagnia di crociera con navi battenti bandiera italiana che recentemente ha presentato il suo Manifesto per un turismo sostenibile e inclusivo che generi maggiore valore economico e sociale nelle destinazioni visitate dalle sue navi e, sicuramente, Venezia è in cima alla lista.



Venezia, stop alle grandi navi

'Dal primo agosto 2021 le grandi navi non potranno più raggiungere Venezia attraverso il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale della Giudecca". Lo ha annunciato in una nota stampa il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile. "Oggi il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto legge che prevede tale divieto, interventi per compensare le perdite degli operatori economici e tutelare l' occupazione" si legge nel comunicato. Il MIMS precisa che sono stati inoltre decisi investimenti per per 157 milioni per realizzare approdi temporanei all' interno dell' area di Marghera. 'La disposizione specifica per Venezia si inserisce all' interno di un provvedimento che salvaguarda tutte le vie d' acqua dichiarate monumento nazionale" ha dichiarato il Ministro Enrico Giovannini. "Siamo convinti che la difesa di Venezia e della sua laguna, unita a consistenti investimenti per il suo futuro economico e sociale, sia una ricchezza per tutto il Paese". Il Ministro ha aggiunto che il concorso di idee pubblicato il 29 giugno scorso dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** consentirà di individuare la migliore soluzione strutturale per approdi fuori laguna, in grado di contemperare le esigenze di tutela del patrimonio e lo sviluppo economico e sociale dell' intera area. Dal prossimo anno, verranno realizzati i primi approdi a Marghera. D' altra parte, gli interventi di questo governo a tutela e sviluppo di Venezia sono a tutto campo. "Ricordo - ha precisato il Ministro Giovannini - le risorse messe a disposizione per il completamento del Mose e per le opere paesaggistiche collegate e i progetti per l' area di Venezia previsti nel Pnrr, tra cui gli interventi per aumentare la capacità **portuale** e la resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici. A tal fine vengono destinati 80 milioni di euro cui si aggiungono 90 milioni per l' elettrificazione delle banchine'.

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale

14 luglio 2021 — 12:05
Venezia, stop alle grandi navi
 di Redazione Port News

"Dal primo agosto 2021 le grandi navi non potranno più raggiungere Venezia attraverso il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale della Giudecca".

Il MIMS precisa che sono stati inoltre decisi investimenti per per 157 milioni per realizzare approdi temporanei all' interno dell' area di Marghera.

Il Ministro ha aggiunto che il concorso di idee pubblicato il 29 giugno scorso dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** consentirà di individuare la migliore soluzione strutturale per approdi fuori laguna, in grado di contemperare le esigenze di tutela del patrimonio e lo sviluppo economico e sociale dell' intera area.

Dal prossimo anno, verranno realizzati i primi approdi a Marghera. D'altra parte, gli interventi di questo governo a tutela e sviluppo di Venezia sono a tutto campo.

"Ricordo - ha precisato il Ministro Giovannini - le risorse messe a disposizione per il completamento del

Autore: **Autorità Portuali**
 Autonomia del Mare
 Economia
 Concessioni demaniali
 Container
 Coronavirus
 Dazi Commerciali
 Europa
 Gigantismo navale
 Infrastrutture
 Innovazione tecnologica
 Lavoro portuale
 Logistica Portuale
 Porto di Livorno
 Riforma portuale
 Delrio
 Shipping
 Traffici marittimi



VTP: il Decreto Ministeriale approvato ieri cancella la concessione

Venezia, 14 luglio 2021 Da quanto si apprende da fonti di stampa e dall'assidua interlocuzione avuta con il Governo, le linee guida contenute nel Decreto Ministeriale approvato ieri dal Consiglio dei Ministri e in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a VTP fino al 2025 come bene strumentale al servizio di interesse generale volto alla movimentazione dei passeggeri nel porto di Venezia in capo alla Società. Stanti gli stringenti limiti indicati, infatti, praticamente quasi nessuna nave che scalava a Venezia potrà accedere alla Marittima, e quindi il Decreto di fatto cancella la concessione in modo unilaterale violando norme nazionali e comunitarie a tutela del concessionario. A fronte di tale decisione si apprende anche che sono previsti ristori ed indennizzi, nonché forme di tutela per i lavoratori coinvolti, di cui però ad oggi non si conoscono le coperture disponibili. Cifre sulle quali si basa in parte la prospettiva futura per tutti gli attori coinvolti nella filiera di questa industria. Tale decisione di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociere al mondo per livello di servizio, posticipando ad un tempo non ben definito lo spostamento delle attività crocieristiche a Marghera con il rischio concreto di porre la parola fine all'industria crocieristica veneziana con danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale. È quanto mai difficile infatti che le compagnie di crociera una volta spostate le proprie navi in altri porti nazionali o peggio esteri, decidano di ricollocarle a Venezia a distanza di anni, per questo è urgente che venga fatta chiarezza sul percorso che porterà allo spostamento a Maghera di cui VTP studia la fattibilità da tempo e per cui ha già depositato proposte concrete che non hanno trovato ascolto. 'Negli ultimi 9 anni VTP, che vorrei ricordare è una Società dall'azionariato misto pubblico-privato, da una parte ha collaborato con tutti i Governi che si sono succeduti , e continua a farlo con il Governo in carica, per spostare le navi dal Canale della Giudecca presentando anche progetti concreti e studiando tecnicamente soluzioni ben al di là di quanto dovrebbe competere ad un concessionario. Dall'altra parte però vi sono anche le istanze e le aspettative dei soci di VTP e di tutti gli stakeholder coinvolti ovvero i lavoratori diretti ed indiretti nonché tutta la filiera delle società collegate alla crocieristica, di cui circa 200 venete, che vedono comunque venir meno i loro diritti e restano in attesa di certezze per il proprio futuro. Auspichiamo pertanto che il Governo prenda in considerazione queste istanze così come quelle promosse da chi è contrario alla crocieristica, valutando attentamente anche proposte già fatte quali ad esempio il Vittorio Emanuele che di fatto consentirebbe di mantenere viva la Marittima e con essa la sua eccellenza, senza destinarla viceversa inevitabilmente alla chiusura peraltro. Sarà appena il caso di ricordare che la finanza di progetto ai sensi dell'art.183 del Codice degli Appalti presentata dalla nostra Società ad ottobre 2019 agli enti competenti, prevedeva un investimento di poco superiore ai 30 milioni di euro per gli interventi manutentivi sul canale Vittorio Emanuele III in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente con un progetto ad alta sostenibilità ambientale e che prevedeva la valorizzazione della Marittima su cui sono stati investiti 160 milioni di di fondi pubblici e privati,' ha dichiarato Fabrizio Spagna, Presidente di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. 'Il danno che si va paventando con quando previsto dal Decreto Ministeriale è significativo, in quanto di fatto esclude anche le navi più piccole, quelle del settore del lusso a cui puntava tutto il territorio in quanto esempio principe di quel turismo di fascia alta e con altissimo potenziale di spesa che dal 1° agosto non potranno più arrivare alla Marittima. Il danno deve necessariamente tenere conto anche



del fatto che il mercato non aspetta, ad oggi le interlocuzioni



Sea Reporter

Venezia

con le compagnie sono assidue, ma non è dato sapere ancora quali orientamenti prenderanno per il futuro degli itinerari e se essi comprenderanno o meno Marghera. Del resto come riportato peraltro nell'art.2 del Decreto, sarà necessario non solo sistemare le banchine, ma anche il Canale dei Petroli per far transitare le navi da crociera in sicurezza. Infatti come evidenziato nelle diverse campagne di simulazione condotte da VTP, dalla Capitaneria di Porto di Venezia, dai Piloti e dalle quattro maggiori compagnie crocieristiche del mondo, sul suddetto canale sono necessari interventi manutentivi in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente. Di fatto sappiamo già per certo che le Compagnie di crociera americane, segnatamente Royal Caribbean Cruise Line e Norwegian Cruise Line, ci hanno comunicato la propria contrarietà a posizionare navi a Marghera in assenza di condizioni minime di sicurezza. A queste si dovranno aggiungere le navi di lusso che per ovvi motivi non hanno mai dato la propria disponibilità a spostarsi a Marghera, ad esempio Viking, Azamara, Silversea, Ritz Carlton solo per citare le più importanti. Tutto ciò comporterà una profonda revisione del piano industriale della Società alla luce del nuovo decreto e che verrà presentato al Governo al più presto insieme a quello in essere approvato di recente dal Consiglio di Amministrazione della Società. Naturalmente potremmo fare ciò non appena sarà noto quali e quante banchine saranno disponibili a Marghera.' ha dichiarato Galliano Di Marco, Direttore Generale di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.

VTP: "Con le navi a Marghera, è la fine dell' industria crocieristica a Venezia"

Redazione

Il duro atto di accusa della società: "Tale decisione di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti cruise al mondo" **Venezia** - Mai più grandi navi cruise davanti a Piazza San Marco , il futuro è a Marghera . Dicono questo le linee guida contenute nel decreto ministeriale approvato ieri dal Consiglio dei Ministri e in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. A 24 ore di distanza dalla decisione del governo, la società **Venezia** Terminal Passeggeri alza la voce: 'Il decreto cancella la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a VTP fino al 2025 e quindi il decreto di fatto cancella la concessione in modo unilaterale violando norme nazionali e comunitarie a tutela del concessionario'. VTP contesta anche i previsti ristori ed indennizz i, nonché forme di tutela per i lavoratori coinvolti, di cui però 'ad oggi non si conoscono le coperture disponibili. Cifre sulle quali si basa in parte la prospettiva futura per tutti gli attori coinvolti nella filiera di questa industria'. Al netto degli aiuti, VTP avverte che 'tale decisione di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociere al mondo per livello di servizio, posticipando ad un tempo non ben definito lo spostamento delle attività crocieristiche a Marghera con il rischio concreto di porre la parola fine all' industria crocieristica veneziana con danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale'. VTP puntualizza che 'è quanto mai difficile che le compagnie di crociera una volta spostate le proprie navi in altri porti nazionali o peggio esteri, decidano di ricollocarle a **Venezia** a distanza di anni, per questo è urgente che venga fatta chiarezza sul percorso che porterà allo spostamento a Maghera di cui VTP studia la fattibilità da tempo e per cui ha già depositato proposte concrete che non hanno trovato ascolto'. Fabrizio Spagna, presidente di **Venezia** Terminal Passeggeri SpA 'Negli ultimi 9 anni VTP, che vorrei ricordare è una società dall' azionariato misto pubblico-privato, da una parte ha collaborato con tutti i governi che si sono succeduti, e continua a farlo con il governo in carica, per spostare le navi dal Canale della Giudecca presentando anche progetti concreti e studiando tecnicamente soluzioni ben al di là di quanto dovrebbe competere ad un concessionario. Dall' altra parte però vi sono anche le istanze e le aspettative dei soci di VTP e di tutti gli stakeholder coinvolti ovvero i lavoratori diretti ed indiretti nonché tutta la filiera delle società collegate alla crocieristica, di cui circa 200 venete, che vedono comunque venir meno i loro diritti e restano in attesa di certezze per il proprio futuro. L' auspicio di Spagna è che 'il governo prenda in considerazione queste istanze così come quelle promosse da chi è contrario alla crocieristica, valutando attentamente anche proposte già fatte quali ad esempio il Vittorio Emanuele che di fatto consentirebbe di mantenere viva la Marittima e con essa la sua eccellenza, senza destinarla viceversa inevitabilmente alla chiusura peraltro. Sarà appena il caso di ricordare che la finanza di progetto ai sensi dell' art.183 del Codice degli Appalti presentata dalla nostra Società ad ottobre 2019 agli enti competenti, prevedeva un investimento di poco superiore ai 30 milioni di euro per gli interventi manutentivi sul canale Vittorio Emanuele III in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente con un progetto ad alta sostenibilità ambientale e che prevedeva la valorizzazione della Marittima su cui sono stati investiti 160 milioni di euro di fondi pubblici e privati'. Galliano di Marco, direttore Generale di **Venezia** Terminal Passeggeri SpA 'Il danno che si va paventando con quando previsto dal decreto ministeriale è significativo, in quanto di fatto esclude anche le navi più piccole, quelle del settore



del lusso a cui puntava tutto il territorio in quanto esempio principe di quel turismo di fascia alta e con altissimo potenziale di spesa che dal 1° agosto non potranno più arrivare alla Marittima. Il danno deve necessariamente tenere



Ship Mag

Venezia

conto anche del fatto che il mercato non aspetta, ad oggi le interlocuzioni con le compagnie sono assidue, ma non è dato sapere ancora quali orientamenti prenderanno per il futuro degli itinerari e se essi comprenderanno o meno Marghera". Del resto, aggiunge Di Marco , "come riportato peraltro nell' art.2 del Decreto, sarà necessario non solo sistemare le banchine, ma anche il Canale dei Petroli per far transitare le navi da crociera in sicurezza. Infatti come evidenziato nelle diverse campagne di simulazione condotte da VTP, dalla Capitaneria di Porto di Venezia, dai Piloti e dalle quattro maggiori compagnie crocieristiche del mondo, sul suddetto canale sono necessari interventi manutentivi in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente. Di fatto sappiamo già per certo che le Compagnie di crociera americane, segnatamente Royal Caribbean Cruise Line e Norwegian Cruise Line, ci hanno comunicato la propria contrarietà a posizionare navi a Marghera in assenza di condizioni minime di sicurezza". "A queste si dovranno aggiungere le navi di lusso che per ovvi motivi non hanno mai dato la propria disponibilità a spostarsi a Marghera, ad esempio Viking, Azamara, Silversea, Ritz Carlton solo per citare le più importanti. Tutto ciò comporterà una profonda revisione del piano industriale della Società alla luce del nuovo decreto e che verrà presentato al Governo al più presto insieme a quello in essere approvato di recente dal Consiglio di Amministrazione della Società. Naturalmente potremmo fare ciò non appena sarà noto quali e quante banchine saranno disponibili a Marghera'.

Venezia, Mattioli: "I ristoranti sono adeguati alle esigenze degli operatori"

Redazione

Il presidente di Confitarma chiede un "tavolo di confronto" per tutelare le attività crocieristiche e la città di **Venezia**. Roma - "La decisione del Consiglio dei Ministri di ieri è la logica conclusione di un percorso avviato dieci anni fa. Tuttavia, gli operatori si sarebbero aspettati una diversa tempistica per poter impostare nuovi programmi, soprattutto in vista di una ripresa dopo oltre un anno di sostanziale fermo delle navi". E' quanto dichiara Mario Mattioli, presidente di Confitarma, in seguito alla decisione del governo di spostare le attività crocieristiche a Marghera. "Sarà importante quindi che i ristoranti annunciati siano adeguati alle esigenze degli operatori, considerando anche le difficoltà affrontate dal settore crocieristico e dal suo indotto a causa delle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia da Covid-19, sottolinea Mattioli. "In ogni caso, ribadisco la massima disponibilità di Confitarma e dell'armamento italiano a collaborare con il governo per trovare le soluzioni migliori per tutte le parti coinvolte e soprattutto per tutelare la meravigliosa città di **Venezia** che tutto il mondo ci invidia. Ma, per poter assicurare un futuro sostenibile per le attività crocieristiche a **Venezia**, è indispensabile ed urgente un concreto coordinamento delle istituzioni con gli operatori e con le associazioni ed auspichiamo quindi che si possa presto convocare un tavolo di confronto", conclude il presidente.



Shipping Italy

Venezia

DL Venezia, durissima reazione di agenti e sindacati sullo stop alle crociere

Come era prevedibile, il provvedimento con cui il Governo ha squassato la crocieristica veneziana e cancellato con un tratto di penna diritti maturati da e per anni e conseguenti affidamenti economici di decine di imprese e migliaia di lavoratori, ha suscitato reazioni durissime proprio fra gli esponenti di quel mondo. Particolarmente accorati i toni di una lettera inviata da Alessandro Santi, presidente di Federagenti, associazione degli agenti marittimi, al premier Mario Draghi: 'Con un decreto è stato deciso l' azzeramento di un porto crociere, non un porto qualsiasi, quello di **Venezia**. Una decisione gravissima assunta all' insegna di un 'politically correct' internazionale che impatta su almeno 4.000 famiglie. E in prospettiva su altre 21.000. **Venezia** è finalmente un monumento sul mare, e continua il suo percorso verso la sua mortifica [mortifera, ndr] museizzazione'. Apocalittico lo scenario delineato da Santi 'Alla mancanza di scelte dei passati anni e dei precedenti governi della questione 'grandi navi' viene ora posta soluzione con una drammatica discontinuità che non permette in nessuna maniera fasi di transizione e, in mancanza di ormeggi ancora disponibili e comunque sufficienti, obbliga immediatamente le compagnie a modificare itinerari e programmazione per i prossimi anni trovando nuovi porti di scalo, probabilmente non in Adriatico e forse neppure in Italia'. In cauda venenum , con la stoccata sui fini propagandistici dell' iniziativa: 'Dal mese di agosto, forse, vedremo una città migliore, dove i problemi, e non sono pochi, spariranno di colpo, almeno negli obiettivi del Governo e con il compiacimento dell' Unesco e di molti 'cittadini del mondo': di certo, però, c' è che è stata decretata la morte delle crociere a **Venezia** e della cultura e professionalità, patrimonio di tante donne e uomini che, come fatto da tanti veneziani in questi anni, lasceranno la città per andare a fare i professionisti e i 'cittadini' in altri porti del mondo'. Altrettanto preoccupata la Filt Cgil, che pretende quella chiarezza al momento impossibile, data la mancata definizione (o diffusione) di un testo ufficiale e dettagliato: 'Siamo da subito disponibili per uno specifico ed urgente incontro con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ed il Ministero della Cultura per rappresentare le nostre preoccupazioni e necessità per le attività portuali e marittime di **Venezia**, direttamente coinvolte dal nuovo provvedimento ma soprattutto per offrire ai lavoratori certezze e non promesse'. 'La tutela dell' ambiente e della laguna di **Venezia** - prosegue la nota del segretario nazionale del sindacato Natale Colombo - non possono essere scambiate con una perdita importante di posti di lavoro. Non abbiamo nessuna contrarietà a salvaguardare la laguna di **Venezia** e le sue bellezze e rispettiamo tutto e tutti ma a patto che non si abbandonino le imprese ed i lavoratori coinvolti, già pesantemente danneggiati dagli effetti della pandemia sul traffico passeggeri e crocieristico in particolare. I diritti dei lavoratori non possono essere zittiti con i 157 milioni del fondo, utile a realizzare anche gli approdi provvisori a Marghera. È la solita politica dei due tempi che rischia di annunciare l' ennesimo disastro all' economia del Paese ed in particolare del territorio veneziano'. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Shipping Italy

Venezia

Anche Vtp attacca il DL Venezia e comincia a ventilare i danni

Dopo Federagenti e Filt Cgil anche Vtp, il concessionario fino a metà 2025 della stazione marittima di **Venezia**, è intervenuto a commentare l'approvazione da parte del Governo del DL **Venezia** che impedirà dal primo agosto di raggiungere il terminal alle navi superiori alle 25mila tonnellate di stazza lorda. Particolare enfasi, in questo caso, sui possibili profili di illegittimità di un provvedimento che 'cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a Vtp fino al 2025', cioè 'cancella la concessione in modo unilaterale violando norme nazionali e comunitarie a tutela del concessionario'. In sostanza 'il danno che si va paventando con quando previsto dal Decreto è significativo, in quanto di fatto esclude anche le navi più piccole, quelle del settore del lusso'. Il tutto per giunta a fronte di 'ristori ed indennizzi, nonché forme di tutela per i lavoratori coinvolti, di cui però ad oggi non si conoscono le coperture disponibili'. E 'posticipando ad un tempo non ben definito lo spostamento delle attività crocieristiche a Marghera con il rischio concreto di porre la parola fine all'industria crocieristica veneziana con danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale'. Urgente quindi per il terminalista 'che venga fatta chiarezza sul percorso che porterà allo spostamento a Maghera di cui VTP studia la fattibilità da tempo e per cui ha già depositato proposte concrete che non hanno trovato ascolto. () Auspichiamo pertanto che il Governo prenda in considerazione queste istanze così come quelle promosse da chi è contrario alla crocieristica, valutando attentamente anche proposte già fatte quali ad esempio il Vittorio Emanuele che di fatto consentirebbe di mantenere viva la Marittima e con essa la sua eccellenza, senza destinarla viceversa inevitabilmente alla chiusura'. Ricordata a quest'ultimo proposito la proposta di partenariato pubblico-privato per 'un investimento di poco superiore ai 30 milioni di euro', presentata nell'ottobre 2019 'e rigettata dall'Autorità di Sistema Portuale), Vtp ha anche evidenziato come 'sarà necessario non solo sistemare le banchine, ma anche il Canale dei Petroli per far transitare le navi da crociera in sicurezza. Infatti come evidenziato nelle diverse campagne di simulazione condotte da VTP, dalla Capitaneria di **Porto** di **Venezia**, dai Piloti e dalle quattro maggiori compagnie crocieristiche del mondo, sul suddetto canale sono necessari interventi manutentivi in linea con il Piano Regolatore Portuale vigente. Le Compagnie di crociera americane, segnatamente Royal Caribbean Cruise Line e Norwegian Cruise Line, ci hanno comunicato la propria contrarietà a posizionare navi a Marghera in assenza di condizioni minime di sicurezza. A queste si dovranno aggiungere le navi di lusso che per ovvi motivi non hanno mai dato la propria disponibilità a spostarsi a Marghera'. Insomma i danni possibili sono ingenti e, già di fatto calcolati da Vtp e introiettati nella necessaria 'profonda revisione del piano industriale', saranno sottoposti al Governo. Con l'implicito postulato che i danni illegittimamente cagionati vanno ristorati se se ne vuole evitare un risarcimento giudiziale. Concetto ribadito anche da Confitarma - 'Sarà importante quindi che i ristori annunciati siano adeguati alle esigenze degli operatori' - mentre Conftrasporto ha sottolineato la necessità della 'certezza che per marzo 2022 gli accosti siano pronti'. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Decreto No Navi, ecco come Venezia si rimpicciolerà / L'ANALISI

Monfalcone - La notizia che le navi da crociera saranno bandite per sempre a Venezia dal Bacino San Marco dal prossimo primo agosto ormai ha fatto il giro del mondo, ma quali saranno le conseguenze? Quattro approdi in meno nella Serenissima, qualche opportunità in più per gli altri porti

Monfalcone - La notizia che le navi da crociera saranno bandite per sempre a Venezia dal Bacino San Marco dal prossimo primo agosto ormai ha fatto il giro del mondo, ma quali saranno le conseguenze nel breve periodo per l'industria crocieristica di tutto l'Adriatico? Infatti la Serenissima è sempre stata l'accentratore del traffico passeggeri di questo mare ristretto e dal mese prossimo lo scenario muterà enormemente. Nell'analisi, si può tralasciare la parte restante della stagione 2021, già ampiamente compromessa dall'emergenza sanitaria: infatti la previsione per agosto era lo scalo di tre navi da crociera nei fine settimana, mentre fino al 2019 d'estate ne giungevano anche una quindicina nel week end. Quindi da qui a fine anno le navi che non potranno più transitare per il Canale della Giudecca saranno un numero abbastanza limitato. Il problema si pone però dal 2022 quando si spera che verranno poste le basi per la ripresa di un settore che è rimasto disastroso dalla pandemia globale. Il decreto legge approvato dal governo Draghi quantifica in 157 milioni di euro l'investimento per 'la realizzazione di non più di cinque punti di approdo' alternativo a Marghera, parliamo quindi dei cosiddetti approdi diffusi. Quali potranno essere queste cinque banchine ricavate per il traffico crocieristico (ovviamente a discapito di altri utilizzi)? Ecco un'ipotesi realistica. Due potrebbero essere nel Canale Industriale Nord (quello che porta alla Fincantieri), poi le banchine Tiv e Vecon ed infine una banchina del terminal traghetti di Fusina. Una tempistica per attrezzare tutti questi siti è decisamente prematura, in ogni caso sembra difficile che nel 2022 possano già essere operativi tutti, soprattutto le banchine del Canale Industriale Nord dove si deve partire da zero. In ogni caso l'anno prossimo gli analisti del settore non pensano che le crociere torneranno ai numeri pre-pandemia, quindi una maggiore necessità di approdi potrebbe essere necessaria a partire dal 2023. Però l'attuale Stazione Marittima di Venezia, con l'aiuto anche del terminal più piccolo di San Basilio, ospitava nelle giornate di punta fino a nove unità da crociera. Quindi facendo due calcoli, la decisione governativa condanna ad un ridimensionamento definitivo dell'industria crocieristica veneziana che al massimo potrà ospitare (nella migliore delle ipotesi) cinque navi, ci sarà perciò un forte impatto sull'occupazione: ricordiamo che fino al 2019 erano circa 5.000 le persone impiegate direttamente o indirettamente in questo business. Di questa decisione ne potranno beneficiare altri porti adriatici, in primis Trieste. Quest'ultima può ospitare due navi al molo Bersaglieri con Trieste Terminal Passeggeri (partecipata anche da Costa ed Msc) che sta studiando di attrezzare una terza banchina in Porto Vecchio. Poi c'è Monfalcone che potrà ricevere un'ulteriore nave dopo il successo dei test dello scorso week end ed infine Ravenna che era già stata scelta dal gruppo Royal Caribbean come porto alternativo con altre due banchine. Quindi è probabile che se il settore ripartirà come prima, ci sarà una redistribuzione delle navi tra più porti anche se questi difficilmente avranno il richiamo di Venezia. Inoltre sarà possibile vedere in Adriatico più navi post-panamax perché a Venezia perdurava l'anacronistico limite delle 96 mila tonnellate di stazza lorda autoimposto dalle compagnie a partire dal 2015. Prima di questo spartiacque Venezia era riuscita a superare 1,8 milioni di passeggeri l'anno che si erano attestati successivamente sui 1,5-1,6 milioni di passeggeri annui. Numeri che ormai saranno solo un ricordo con conseguenze



dirette sull'indotto che girava attorno alle crociere (trasporti locali, escursioni, alberghi, ristoranti e negozi). Così l'attuale terminal , uno dei più funzionali del mondo e nato da un'importante operazione di conversione di una struttura ad uso mercantile, pare destinato



The Medi Telegraph

Venezia

in un futuro prossimo a diventare una cattedrale nel deserto. Infatti l'adeguamento del già esistente Canale Vittorio Emanuele che permetterebbe di raggiungerlo pare definitivamente cassato su pressione degli ambientalisti che non vogliono ulteriori scavi in Laguna.

The Medi Telegraph

Venezia

Venezia, ira in porto: "Lavoro e concessione cancellati per decreto"

Venezia - «Il decreto sulle Grandi navi varato dal governo di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) fino al 2025, come bene strumentale al servizio di interesse generale per la movimentazione dei passeggeri nel porto del capoluogo veneto».

Venezia - «Il decreto sulle Grandi navi varato dal governo di fatto cancella arbitrariamente la possibilità di utilizzo del terminal di Marittima in concessione a Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) fino al 2025, come bene strumentale al servizio di interesse generale per la movimentazione dei passeggeri nel porto del capoluogo veneto». È la dura replica che arriva dal terminalista dello scalo crocieristico di Venezia al decreto che non fa più passare le grandi navi dal bacino di San Marco dal 1 agosto: «Stanti gli stringenti limiti indicati - avvertono dalla società - quasi nessuna nave che scalava a Venezia potrà accedere alla Marittima; il decreto di fatto cancella la concessione in modo unilaterale, violando norme nazionali e comunitarie». Dal Vtp sottolineano «di aver appreso che a fronte di tale decisione sono previsti ristori e indennizzi, nonché forme di tutela per i lavoratori coinvolti, di cui però ad oggi non si conoscono le coperture disponibili. Cifre sulle quali si basa in parte la prospettiva futura per tutti gli attori coinvolti nella filiera di questa industria. Questa decisione di fatto cancella con un colpo di spugna uno dei più apprezzati porti crociere al mondo per livello di servizio, posticipando ad un tempo non ben definito lo spostamento delle attività crocieristiche a Marghera con il rischio concreto di porre la parola fine all'industria crocieristica veneziana, e danni enormi sia da un punto di vista economico che occupazionale». Secondo quanto fanno sapere da Vtp «è quanto mai difficile che le compagnie di crociera, una volta spostate le proprie navi in altri porti nazionali o peggio esteri, decidano di ricollocarle a Venezia a distanza di anni. Per questo è urgente che venga fatta chiarezza sul percorso che porterà allo spostamento a Marghera di cui Vtp studia la fattibilità da tempo e per cui ha già depositato proposte concrete che non hanno trovato ascolto». FEDERAGENTI: "DECISIONE GRAVISSIMA" «Con un decreto è stato deciso l'azzeramento di un porto crociere, non un porto qualsiasi, quello di Venezia. Una decisione gravissima assunta all'insegna di un politically correct internazionale che impatta su almeno 4.000 famiglie. E in prospettiva su altre 21 mila. Venezia è finalmente un monumento sul mare, e continua il suo percorso verso la sua mortifica museizzazione». Lo scrive in una lettera al capo del governo Draghi il presidente di Federagenti, Alessandro Santi. «I porti italiani, presidente, sono avvisati: possono diventare monumento nazionale, con alta probabilità vista la storia che ci contraddistingue, e nel tempo di un decreto, sparire dalla carta dei traffici mondiali. E con il porto migliaia di famiglie che dal porto traggono il loro sostentamento: la sostenibilità sociale viene messa in secondo piano rispetto a quella culturale». Il decreto «non permette in nessuna maniera fasi di transizione, e in mancanza di ormeggi ancora disponibili e comunque sufficienti, obbliga immediatamente le compagnie a modificare itinerari e programmazione per i prossimi anni trovando nuovi porti di scalo, probabilmente non in Adriatico e forse neppure in Italia. Anche il naviglio di lusso viene penalizzato abbassando ulteriormente il limite imposto dal decreto Clini Passera da 40 mila a 25 mila tonnellate di stazza e introducendo ulteriori nuovi limiti dimensionali derivati da imprecise analisi di rischio: un colpo mortale per il traffico crocieristico di alta gamma e che garantisce pernottamenti nei cinque stelle e laute spese nei negozi dell'area marciana - spiega Santi -. Dal mese di agosto, forse, vedremo una città migliore, dove i problemi, e non sono pochi, spariranno di colpo, almeno negli





The Medi Telegraph

Venezia

decretata la morte delle crociere a Venezia e della cultura e professionalità, patrimonio di tante donne e uomini che, come fatto da tanti veneziani in questi anni, lasceranno la città per andare a fare i professionisti e i cittadini in altri porti del mondo». LA CGIL: "STOP AL LAVORO PER DECRETO" «Stop al lavoro per decreto». È questo il commento del segretario della Filt-Cgil del Veneto, Renzo Varagnolo, al decreto sulle Grandi Navi da crociera a Venezia: «Non passare più per il Canale della Giudecca senza una via alternativa e degli approdi alternativi, significa chiudere l'attività subito e sperare che per la prossima primavera possa riprendere», spiega Varagnolo ricordando che le organizzazioni sindacali hanno «sempre condannato i due tempi, che prevedono immediate ricadute drammatiche sul lavoro motivate dall'urgenza e si impegnano più avanti per la sua ripresa». Ma questo evidentemente non conta, perché le decisioni prese di fatto vanno esattamente nella direzione prospettata: «La scelta del governo è incomprensibile se la traggiamo al ridotto numero di navi da crociera che erano programmate nei prossimi mesi avendo tutte le condizioni per preparare gli approdi a Marghera, una decisione dove sembra prevalere una strumentalità ideologica e politica più che della ragione - attacca Varagnolo -. Vorremo festeggiare anche noi lavoratori la tutela della città e del suo patrimonio, ma prevale l'amarezza di subire la perdita del lavoro, l'incertezza sul suo futuro, e non solo per il traffico crocieristico, ma complessivamente per l'acutizzarsi di una crisi complessiva del porto di Venezia e anche di Porto Marghera. Noi non ci stiamo, chiediamo a tutte le istituzioni di farsi garante sulla tutela del lavoro del porto e di Porto Marghera, dalla prefettura, alla regione, al Comune e all'Autorità portuale, a loro chiediamo di assumersi la responsabilità sul futuro, ma anche di impedire che siano realizzate scelte che contrastano una parte altrettanto fondamentale del patrimonio della città e della Regione come i lavoratori di Porto Marghera e della portualità». CONFITARMA: "CI ASPETTAVAMO TEMPI DIVERSI" «La decisione del Consiglio dei ministri di ieri è la logica conclusione di un percorso avviato 10 anni fa. Tuttavia gli operatori si sarebbero aspettati una diversa tempistica per poter impostare nuovi programmi, soprattutto in vista di una ripresa dopo oltre un anno di sostanziale fermo delle navi. Sarà importante quindi che i ristori annunciati siano adeguati alle esigenze degli operatori, considerando anche le difficoltà affrontate dal settore crocieristico e dal suo indotto a causa delle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia - afferma il presidente degli armatori di Confitarma, Mario Mattioli -. In ogni caso, ribadisco la massima disponibilità di Confitarma e dell'armamento italiano a collaborare con il governo per trovare le soluzioni migliori per tutte le parti coinvolte e soprattutto per tutelare la meravigliosa città di Venezia che tutto il mondo ci invidia. Ma per poter assicurare un futuro sostenibile per le attività crocieristiche a Venezia, è indispensabile ed urgente un concreto coordinamento delle Istituzioni con gli operatori e con le associazioni ed auspichiamo quindi che si possa presto convocare un tavolo di confronto». «L'armamento italiano è fortemente impegnato nella sfida senza precedenti per la transizione ecologica. È un impegno da tempo assunto dai nostri armatori che comporta investimenti ingenti, come testimoniano le nuove unità recentemente entrate in esercizio, tra le quali anche quelle del gruppo Costa Crociere, unica compagnia di crociera con navi battenti bandiera italiana che recentemente ha presentato il suo Manifesto per un turismo sostenibile e inclusivo che generi maggiore valore economico e sociale nelle destinazioni visitate dalle sue navi e, sicuramente, Venezia è in cima alla lista». LE COMPAGNIE: "MARGHERA VA BENE, MA E' UNA BOTTA PER TUTTI" «Accogliamo positivamente la decisione del governo perché si registra un tangibile progresso sul fronte degli accosti diffusi. Da dieci anni chiediamo di poter mandare altrove le navi: non è vero che difendiamo con le unghie e con i denti il transito dal canale della Giudecca. E finalmente con la nomina di un commissario ad hoc c'è la prospettiva concreta di avere gli accosti alternativi a Marghera operativi per la stagione 2022 - dice così Francesco Galietti, direttore per l'Italia di Clia, l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, guarda il lato positivo dello stop al transito delle grandi navi a Venezia nel bacino di San Marco, nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca, deciso con il decreto legge approvato dal consiglio dei ministri e

che scatterà il primo agosto, perché accelera la realizzazione degli accosti a Marghera -. Il disegno complessivo è positivo. Dopodiché l' applicazione immediata con meno di 3 settimane di preavviso comporta una botta per una pluralità di soggetti: bisogna vedere quanto gli ammortizzatori previsti per gli operatori del settore sapranno mitigarla», aggiunge Galietti. Le compagnie crocieristiche che avevano previsto toccate



The Medi Telegraph

Venezia

a Venezia, dovranno infatti trovare in fretta approdi alternativi, in attesa dell' adeguamento dell' area di Marghera. «Alcune riusciranno a reindirizzare le navi a Trieste, Monfalcone e Ravenna, altre dovranno cancellare del tutto gli scali - completa -. Per questo bisogna vedere come funzionerà il meccanismo di indennizzo». UGGÈ (CONFTRASPORTO): "VANNO DEFINITI I TEMPI" «Il governo ha fatto finalmente chiarezza, ma il decreto in fase di conversione deve essere migliorato». Così il presidente di Conftrasporto-Confcommercio Paolo Uggè sul decreto che dai 1 agosto di quest' anno vieta i passaggi delle grandi navi lungo il canale della Giudecca. «Come è certa la data della chiusura di quell' accesso, obbligando le compagnie a trovare autonomamente soluzioni sostitutive di emergenza, non sono definiti i tempi della disponibilità dei primi accosti a Marghera - spiega Uggè -. Per evitare che la prossima stagione, che dovrebbe essere quella della piena ripresa dopo il duro colpo inferto dalla pandemia al settore, possa subire contraccolpi, è necessario avere la certezza che per marzo 2022 gli accosti siano pronti. Al ministro Franceschini, che oggi esulta, vogliamo ricordare che se questa decisione fosse stata assunta, come chiedevamo, dal governo Conte di cui faceva parte, a quest' ora gli accosti a Marghera, adeguati durante il lockdown, sarebbero stati pronti e si sarebbero evitati durissimi effetti sui lavoratori e le imprese di uno dei principali porti italiani», incalza. «Ora andiamo avanti velocemente al ministro Giovannini chiediamo più attenzione verso il settore», conclude.

Porto Genova: avviate le gare per cinque importanti opere

Oltre 150 milioni di euro impegnati da inizio 2021

(ANSA) - **GENOVA**, 14 LUG - Nei primi dieci giorni di luglio, l' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha avviato le gare mediante appalti integrati complessi per i lavori di: ampliamento di Ponte dei Mille Levante, adeguamento delle infrastrutture alle norme di security, dragaggio del bacino di Sampierdarena e del **porto** passeggeri, e l' appalto integrato per gli interventi di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra' lato sud parte del più ampio progetto del parco urbano delle 'Dune'. Inoltre, è stato pubblicato l' avviso esplorativo per l' affidamento della progettazione esecutiva e l' esecuzione dei lavori di cold Ironing del **porto** di **Genova** per banchine crociere e traghetti. Lo annuncia una nota. Per tutte le gare l' aggiudicazione è prevista entro il mese di agosto e il valore complessivo per quelle avviate nel solo mese di luglio si attesta sui 75 milioni di euro. A questo importo va aggiunto quanto già impegnato nel primo semestre 2021 per un totale di oltre 150 milioni di euro. Sul fronte delle tre principali opere, il comitato di gestione ha approvato sia la convenzione con Rfi per il cavalcavia ferroviario su via Siffredi sia l' acquisizione di ulteriore area (mq 4.950) nel compendio ex Ilva di Cornigliano che nei prossimi giorni sarà consegnata alla Impresa Pizzarotti (141 milioni di euro il costo complessivo degli interventi), per l' allestimento della prima fase di cantiere della nuova viabilità interna ed esterna alle aree portuali del bacino di Sampierdarena. Con riferimento alla Diga foranea di **Genova**, è in corso di aggiudicazione l' affidamento del Project Management Consulting. Infine, per le aree industriali di Sestri sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova colmata a mare per circa 70 milioni di euro, mentre è stato appena completato il progetto di fattibilità tecnico economico relativamente ai lavori di riassetto territoriale dell' area industriale dei cantieri navali per circa 420 milioni di euro. (ANSA).



Porto di Genova, camalli in sciopero il 28 giugno

Di Gino Bruni

Camalli in sciopero nel porto di Genova mercoledì 28 luglio. L'annuncio in una lunga nota diffusa dai sindacati: "Nel 2021 il Porto di Genova ha ripreso a correre. L' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale ha reso pubblici i dati di Maggio 2021 al confronto con lo stesso mese del 2020. Aumentano le navi arrivate (+26,5%), le tonnellate movimentate (+43,1%) e il numero dei containers (+46.2%), ripartono le crociere e crescono anche i passeggeri dei traghetti. Il dato più rilevante è che nel settore containers la crescita si registra anche rispetto al 2019 (+3,3 %). I conti non tornano per i lavoratori della CULMV. Le giornate lavorate nel Maggio 2021 crescono rispetto al dato disastroso del 2020, ma rimangono distanti da quelle lavorate nel 2019 (-12,7%). A volumi in crescita corrisponde meno lavoro per i Camalli, con carichi di lavoro crescenti e una esasperata ricerca della produttività. Se l'aumento delle produttività è annoverato tra i fattori che rendono più competitivo il nostro scalo occorre, dal nostro punto di vista, porre attenzione a come questo aumento si realizza. Occorre ragionare sulla sicurezza, sui tempi di guida e fare attenzione a quale organizzazione del lavoro si sta lentamente

affermando sulle banchine. Ci preoccupa, ad esempio, la forte pressione dei terminal per ottenere una crescente flessibilità dei lavoratori che va ben oltre quella prevista dal CCNL dei porti, una martellante ricerca di risparmiare sul costo del lavoro che sta ingenerando una concorrenza tra lavoratori che riteniamo inaccettabile e dannosa per tutti i lavoratori del porto. Nello scorso Gennaio l'assemblea dei soci ha deliberato con larghissimo consenso l'aggiornamento del Piano di risanamento e sviluppo e l'accordo d'investimento sugli SFP. La stipula di nuovi contratti coi terminal operators, al fine di ottenere tariffe di equilibrio, è uno dei cardini di quanto approvato. Alcuni contratti sono stati fatti, con altri operatori le trattative sono lente e faticose. Rischia di essere una fatica inutile. Quale garanzie di giornate lavorate e di continuità avrà la CULMV? Che affidabilità hanno dei soggetti che stipulano accordi di collaborazione e poi ricorrono a tutti i trucchi possibili per risparmiare sugli avviamenti? Che ruolo intende avere l' **Autorità di Sistema** Portuale in questo delicato momento? Che fine ha fatto il piano dell'organico porto? Il porto di Genova è al centro di epocali investimenti per potenziare le infrastrutture, i collegamenti e le tutele ambientali. Tutte le grandi compagnie armatoriali scalano le nostre banchine. È nell'interesse generale del porto aprire una nuova stagione di conflittualità? Queste domande hanno bisogno di risposte, di soluzioni efficaci e veloci, non si possono scaricare sulla schiena dei soci della CULMV i costi della pandemia. Per queste ragioni si proclama il giorno 28 Luglio sciopero di 24h dei lavoratori della CULMV CONSIGLIO UNITARIO DEI DELEGATI SINDACALI CULMV FILT CGIL FIT CISL UILTRASPORTI Poggi - Ascheri Scognamillo - Bottiglieri Gulli - Falvo"



Porto di Genova, i camalli in sciopero

Redazione

Ancora tensione con i terminalisti dello scalo. Cgil, Cisl e Uil: "Non siamo noi a volere una nuova stagione conflittuale" **Genova** - E' stato proclamato uno sciopero di 24 ore nel **porto** di **Genova**. A scendere in piazza questa volta saranno i camalli. La CULMV infatti ha aperto un altro fronte con i terminalisti sul numero delle giornate, la cui costante diminuzione mette a rischio il piano di risanamento. Lo annunciano i sindacati in una nota. "Nel 2021 il **porto** di **Genova** ha ripreso a correre. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha reso pubblici i dati di maggio 2021 al confronto con lo stesso mese del 2020. Aumentano le navi arrivate (+26,5%), le tonnellate movimentate (+43,1%) e il numero dei containers (+46.2%), ripartono le crociere e crescono anche i passeggeri dei traghetti. Il dato più rilevante è che nel settore containers la crescita si registra anche rispetto al 2019 (+3,3 %). I conti non tornano per i lavoratori della CULMV. Boom del traffico, meno giornate per i camalli A maggio le giornate crescono rispetto al dato disastroso del 2020, ma rimangono distanti da quelle lavorate nel 2019 (-12,7%). "A volumi in crescita corrisponde meno lavoro per i camalli, con carichi di lavoro crescenti e una esasperata ricerca della produttività. Se l' aumento delle produttività è annoverato tra i fattori che rendono più competitivo il nostro scalo occorre, dal nostro punto di vista, porre attenzione a come questo aumento si realizza. Occorre ragionare sulla sicurezza, sui tempi di guida e fare attenzione a quale organizzazione del lavoro si sta lentamente affermando sulle banchine. Ci preoccupa, ad esempio, la forte pressione dei terminal per ottenere una crescente flessibilità dei lavoratori che va ben oltre quella prevista dal CCNL dei porti, una martellante ricerca di risparmiare sul costo del lavoro che sta ingenerando una concorrenza tra lavoratori che riteniamo inaccettabile e dannosa per tutti i lavoratori del **porto**" scrivono i sindacati. Il piano di risanamento dei camalli "A gennaio l' assemblea dei soci ha deliberato con larghissimo consenso l' aggiornamento del Piano di risanamento e sviluppo e l' accordo d' investimento sugli SFP (strumenti finanziari di partecipazione, ndr). La stipula di nuovi contratti coi terminal operators, al fine di ottenere tariffe di equilibrio, è uno dei cardini di quanto approvato. Alcuni contratti sono stati fatti, con altri operatori le trattative sono lente e faticose - scrivono ancora i sindacati - Rischia di essere una fatica inutile" E poi una serie di domande: "Quale garanzie di giornate lavorate e di continuità avrà la CULMV? Che affidabilità hanno dei soggetti che stipulano accordi di collaborazione e poi ricorrono a tutti i trucchi possibili per risparmiare sugli avviamenti? Che ruolo intende avere l' Autorità di Sistema Portuale in questo delicato momento? Che fine ha fatto il piano dell' organico **porto**? Il **porto** di **Genova** è al centro di epocali investimenti per potenziare le infrastrutture, i collegamenti e le tutele ambientali. Tutte le grandi compagnie armatoriali scalano le nostre banchine. È nell' interesse generale del **porto** aprire una nuova stagione di conflittualità ? Queste domande hanno bisogno di risposte, di soluzioni efficaci e veloci, non si possono scaricare sulla schiena dei soci della CULMV i costi della pandemia.

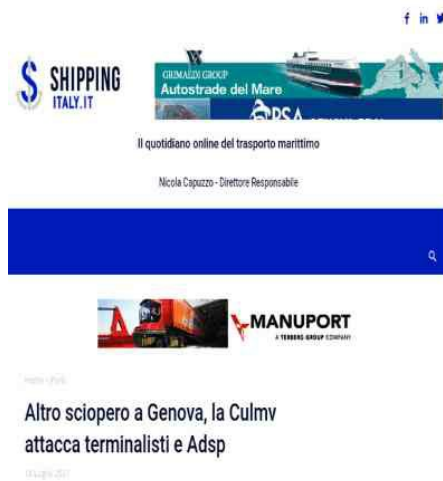


Shipping Italy

Genova, Voltri

Altro sciopero a Genova, la Culmv attacca terminalisti e Adsp

Da tempo non si assisteva nei porti italiani a due intere giornate di sciopero indette a breve distanza una dall' altra, ma è quanto rischia di accadere a **Genova**, dove, dopo lo stop proclamato dalle segreterie provinciali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per lunedì prossimo, si fermerà per 24 ore anche la Culmv (il fornitore di manodopera temporanea ex art.17). È quanto ha deciso per il 28 luglio il consiglio unitario dei delegati della Compagnia, che, impiegando circa la metà dei 2mila portuali attivi a **Genova**, può impattare su una porzione importante delle attività quotidiane dello scalo. Proprio il tema dei numeri è uno degli argomenti che Culmv rivendica nei confronti dell' Autorità di Sistema Portuale, cui si chiede retoricamente 'che fine abbia fatto il piano dell' organico porto', strumento che per legge l' ente dovrebbe aggiornare annualmente (siamo fermi al 2018) per stabilire i 'fabbisogni lavorativi in porto' e utilizzare conseguentemente i previsti strumenti in tema di formazione, riqualificazione e ricollocazione dei portuali. La vertenza è però molto più ampia e sfaccettata e prende le mosse dalla constatazione - riportata nella nota di proclamazione sottoscritta dalle tre segreterie confederali - che alla ripresa dei traffici dello scalo rispetto al 2020, +9,6% in tonnellate, non ha corrisposto un proporzionale aumento delle giornate di lavoro della Culmv: 'Le giornate lavorate nel maggio 2021 crescono rispetto al dato disastroso del 2020, ma rimangono distanti da quelle lavorate nel 2019 (-12,7%)' e questo sebbene il gap in tonnellate rispetto a due anni fa sia decisamente minore (-8,3) e addirittura a maggio si sia registrata una crescita in termini di container movimentati (240mila Teu vs 232mila). 'A volumi in crescita - denunciano i delegati Culmv - corrisponde meno lavoro per i camalli, con carichi di lavoro crescenti e una esasperata ricerca della produttività. Se l' aumento delle produttività è annoverato tra i fattori che rendono più competitivo il nostro scalo occorre porre attenzione a come questo aumento si realizza. Occorre ragionare sulla sicurezza, sui tempi di guida e fare attenzione a quale organizzazione del lavoro si sta lentamente affermando sulle banchine. Ci preoccupa, ad esempio, la forte pressione dei terminal per ottenere una crescente flessibilità dei lavoratori che va ben oltre quella prevista dal CCNL dei porti, una martellante ricerca di risparmiare sul costo del lavoro che sta ingenerando una concorrenza tra lavoratori che riteniamo inaccettabile e dannosa per tutti i lavoratori del porto'. La partita coi terminalisti si incrocia con quella del piano di risanamento e sviluppo concordato con l' Adsp a fronte della sottoscrizione da parte di quest' ultima degli strumenti finanziari partecipativi necessari al riassetto dei bilanci della Compagnia. Il piano prevedeva la revisione dei singoli accordi che la Culmv stipula coi terminalisti 'al fine di ottenere tariffe di equilibrio'. Secondo la nota però 'alcuni contratti sono stati fatti, con altri operatori le trattative sono lente e faticose'. Sul tema l' attacco è frontale 'Quale garanzie di giornate lavorate e di continuità avrà la Culmv? Che affidabilità hanno dei soggetti che stipulano accordi di collaborazione e poi ricorrono a tutti i trucchi possibili per risparmiare sugli avviamenti? Che ruolo intende avere l' Autorità di Sistema Portuale in questo delicato momento?'. A queste domande, chiude la nota, occorrono 'risposte, soluzioni efficaci e veloci'. Per il momento dai destinatari, l' Adsp e la sezione terminalisti di Confindustria, non sono giunte reazioni. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, Culmv in sciopero il 28 luglio

La decisione dei camalli contro la diminuzione delle giornate. E' ancora tensione con i terminalisti

Genova - Il 28 luglio, come anticipato dal Secolo XIX in edicola questa mattina, ci sarà lo sciopero della Culmv. La decisione è stata appena presa e comunicata ai delegati sindacali. In ballo c'è la diminuzione delle giornate che sta mettendo in difficoltà gli equilibri del piano di risanamento della Compagnia. E' l'ennesimo scontro tra i camalli e i terminalisti di **Genova**. Ecco il comunicato dei sindacati Nel 2021 il **Porto di Genova** ha ripreso a correre. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha reso pubblici i dati di Maggio 2021 al confronto con lo stesso mese del 2020. Aumentano le navi arrivate (+26,5%), le tonnellate movimentate (+43,1%) e il numero dei containers (+46.2%), ripartono le crociere e crescono anche i passeggeri dei traghetti. Il dato più rilevante è che nel settore containers la crescita si registra anche rispetto al 2019 (+3,3 %). I conti non tornano per i lavoratori della CULMV. Le giornate lavorate nel Maggio 2021 crescono rispetto al dato disastroso del 2020, ma rimangono distanti da quelle lavorate nel 2019 (-12,7%). A volumi in crescita corrisponde meno lavoro per i Camalli, con carichi di lavoro crescenti e una esasperata ricerca della produttività. Se l'aumento delle produttività è annoverato tra i fattori che rendono più competitivo il nostro scalo occorre, dal nostro punto di vista, porre attenzione a come questo aumento si realizza. Occorre ragionare sulla sicurezza, sui tempi di guida e fare attenzione a quale organizzazione del lavoro si sta lentamente affermando sulle banchine. Ci preoccupa, ad esempio, la forte pressione dei terminal per ottenere una crescente flessibilità dei lavoratori che va ben oltre quella prevista dal CCNL dei porti, una martellante ricerca di risparmiare sul costo del lavoro che sta ingenerando una concorrenza tra lavoratori che riteniamo inaccettabile e dannosa per tutti i lavoratori del **porto**. Nello scorso Gennaio l'assemblea dei soci ha deliberato con larghissimo consenso l'aggiornamento del Piano di risanamento e sviluppo e l'accordo d'investimento sugli SFP. La stipula di nuovi contratti coi terminal operators, al fine di ottenere tariffe di equilibrio, è uno dei cardini di quanto approvato. Alcuni contratti sono stati fatti, con altri operatori le trattative sono lente e faticose. Rischia di essere una fatica inutile. Quale garanzie di giornate lavorate e di continuità avrà la CULMV? Che affidabilità hanno dei soggetti che stipulano accordi di collaborazione e poi ricorrono a tutti i trucchi possibili per risparmiare sugli avviamenti? Che ruolo intende avere l'Autorità di Sistema Portuale in questo delicato momento? Che fine ha fatto il piano dell'organico **porto**? Il **porto di Genova** è al centro di epocali investimenti per potenziare le infrastrutture, i collegamenti e le tutele ambientali. Tutte le grandi compagnie armatoriali scalano le nostre banchine. È nell'interesse generale del **porto** aprire una nuova stagione di conflittualità? Queste domande hanno bisogno di risposte, di soluzioni efficaci e veloci, non si possono scaricare sulla schiena dei soci della CULMV i costi della pandemia.



Porto di Genova: avviate gare a luglio per 75 milioni di euro

La situazione aggiornata, con anche tutte le opere dei primi sei mesi del 2021

Nella prima decade di luglio, l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale ha avviato gare per 5 opere importanti mediante appalti integrati complessi. Si tratta dei lavori di ampliamento di Ponte dei Mille Levante, dell' adeguamento delle infrastrutture alle norme di security, del dragaggio del bacino di Sampierdarena e del porto passeggeri, e dell' appalto integrato per gli interventi di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra' lato sud, parte del più ampio progetto del parco urbano delle 'Dune'. Inoltre, è stato pubblicato l' avviso esplorativo per l' affidamento della progettazione esecutiva e l' esecuzione dei lavori di cold ironing (elettrificazione delle banchine) del porto di Genova per banchine crociere e traghetti. Per tutte le gare l' aggiudicazione è prevista entro il mese di agosto e il valore complessivo per quelle avviate nel solo mese di luglio si attesta sui 75 milioni di euro . A questo importo va aggiunto quanto già impegnato nel primo semestre 2021 per un totale di oltre 150 milioni di euro. In considerazione della complessità e rilevanza strategica dell' imponente pacchetto di opere infrastrutturali in via di realizzazione, nell' ultima seduta di fine giugno del comitato di gestione dell'

Autorità di **sistema portuale** è stato approvato l' aggiornamento al programma straordinario per adeguare il costo di alcuni progetti e inserire nuovi interventi strettamente connessi a essi. Sul fronte delle tre principali opere del programma, il comitato di gestione ha approvato sia la convenzione con Rfi per il cavalcavia ferroviario su via Siffredi sia l' acquisizione di ulteriore area (mq 4.950) nel compendio ex Ilva di Cornigliano che nei prossimi giorni sarà consegnata all' impresa Pizzarotti & C. spa (141 milioni di euro il costo complessivo degli interventi) per l' allestimento della prima fase di cantiere della nuova viabilità interna ed esterna alle aree portuali del bacino di Sampierdarena . Per quanto riguarda la Diga foranea di Genova è in corso di aggiudicazione l' affidamento del Project Management Consulting (Pmc). Infine, per le aree industriali di Sestri sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova colmata a mare (Fase 1) per circa 70 milioni di euro, mentre è stato appena completato il progetto di fattibilità tecnico economico (Pfte) relativamente ai lavori di riassetto territoriale dell' area industriale dei cantieri navali (fase 2) per circa 420 milioni di euro. A luglio rilevanti avanzamenti anche sul versante delle opere del Programma ordinario: nel porto passeggeri di Genova, la prossima settimana inizieranno i lavori di ripristino di Calata Zingari che in 8 mesi permetteranno di restituire un accosto per le navi da crociera di medio-piccola dimensione e un piazzale retrostante a servizio dei pullman turistici e dei mezzi di approvvigionamento beni per i navigli; nel litorale di Savona si concludono nei tempi previsti gli interventi di ripristino della spiaggia della 'Madonnetta' che già da sabato 17 luglio sarà nuovamente fruibile dalla cittadinanza rientrando tra le spiagge soggette alle norme di sicurezza anti covid e controllate da addetti.



Porto di Genova, avviate le gare per cinque importanti opere

Tra queste l' ampliamento a Levante di ponte dei Mille e il dragaggio del bacino di Sampierdarena e del terminal Traghetti

Genova . Nei primi dieci giorni di luglio, l' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale** ha avviato le gare mediante appalti integrati complessi per i lavori di: ampliamento di Ponte dei Mille Levante , adeguamento delle infrastrutture alle norme di security, dragaggio del bacino di Sampierdarena e del porto passeggeri, e l' appalto integrato per gli interventi di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra' lato sud parte del più ampio progetto del parco urbano delle 'Dune'. Inoltre, è stato pubblicato l' avviso esplorativo per l' affidamento della progettazione esecutiva e l' esecuzione dei lavori di cold Ironing del porto di Genova per banchine crociere e traghetti . Lo annuncia una nota. Per tutte le gare l' aggiudicazione è prevista entro il mese di agosto e il valore complessivo per quelle avviate nel solo mese di luglio si attesta sui 75 milioni di euro. A questo importo va aggiunto quanto già impegnato nel primo semestre 2021 per un totale di oltre 150 milioni di euro. Sul fronte delle tre principali opere, il comitato di gestione ha approvato sia la convenzione con Rfi per il cavalcavia ferroviario su via Siffredi sia l' acquisizione di ulteriore area (mq 4.950) nel compendio ex Ilva di Cornigliano che nei prossimi giorni sarà consegnata alla Impresa Pizzarotti (141 milioni di euro il costo complessivo degli interventi), per l' allestimento della prima fase di cantiere della nuova viabilità interna ed esterna alle aree portuali del bacino di Sampierdarena. Con riferimento alla Diga foranea di Genova, è in corso di aggiudicazione l' affidamento del Project Management Consulting. Infine, per le aree industriali di Sestri sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova colmata a mare per circa 70 milioni di euro, mentre è stato appena completato il progetto di fattibilità tecnico economico relativamente ai lavori di riassetto territoriale dell' area industriale dei cantieri navali per circa 420 milioni di euro.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Ponti, dragaggi, diga, cold ironing. Porto di Genova non si ferma

Dall'inizio dell'anno avviati progetti e gare per 150 milioni. Solo nelle ultime due settimane quattro bandi per 75 milioni. Interventi anche a Sestri e Savona

All'inizio di luglio l'Autorità di sistema portuale di Genova ha avviato quattro importanti gare: lavori di ampliamento di Ponte dei Mille, lato Levante; adeguamento delle infrastrutture alle norme di security; dragaggio del bacino di Sampierdarena e del porto passeggeri; appalto integrato per gli interventi di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra', lato Sud, parte del più ampio progetto del parco urbano delle "Dune". Inoltre, è stato pubblicato l'avviso esplorativo per l'affidamento della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di cold ironing per banchine crociere e traghetti. Per tutte le gare l'aggiudicazione è prevista entro il mese di agosto e il valore complessivo è sui 75 milioni di euro. A questo importo va aggiunto quanto già impegnato nel primo semestre 2021 per un totale di oltre 150 milioni. In considerazione della complessità e rilevanza strategica dell'imponente pacchetto di opere infrastrutturali in via di realizzazione, nell'ultima seduta di fine giugno del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale è stato approvato l'aggiornamento al programma straordinario al fine di adeguare il costo di alcuni progetti e inserire nuovi interventi strettamente connessi a essi. Sul fronte delle tre principali opere del programma, il Comitato ha approvato la convenzione con Rete Ferroviaria Italiana per il cavalcavia ferroviario su via Siffredi e l'acquisizione di un'ulteriore area di quasi 5 mila metri quadri nel compendio ex ILVA di Cornigliano che nei prossimi giorni sarà consegnata alla Impresa Pizzarotti, (141 milioni il costo complessivo degli interventi) per l'allestimento della prima fase di cantiere della nuova viabilità interna ed esterna alle aree portuali del bacino di Sampierdarena. Per quanto riguarda la diga foranea di Genova, una delle opere marittime più costose e complesse da fare, è in corso di aggiudicazione l'affidamento del project management consulting. Infine, per le aree industriali di Sestri sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova colmata a mare (Fase 1) per circa 70 milioni di euro, mentre è stato appena completato il progetto di fattibilità tecnico economico relativamente ai lavori di riassetto territoriale dell'area industriale dei cantieri navali (fase 2) per circa 420 milioni di euro. A luglio rilevanti avanzamenti anche sul versante delle opere del programma ordinario: nel porto passeggeri di Genova, la prossima settimana inizieranno i lavori di ripristino di Calata Zingari che in 8 mesi permetteranno di restituire un accosto per le navi da crociera di medio-piccola dimensione e un piazzale retrostante a servizio dei pullman turistici e dei mezzi di approvvigionamento beni per i navigli; nel litorale di Savona si concludono nei tempi previsti gli interventi di ripristino della spiaggia della "Madonna" che già da sabato 17 luglio sarà nuovamente fruibile dalla cittadinanza rientrando tra le spiagge soggette alle norme di sicurezza anti covid e controllate da addetti. - credito immagine in alto



Porto di Genova, lavori per cinque grandi opere. Ecco quali

Di Gino Bruni

Nei primi dieci giorni di luglio, l' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Ligure Occidentale ha avviato le gare mediante appalti integrati complessi per i lavori di: ampliamento di Ponte dei Mille Levante, adeguamento delle infrastrutture alle norme di security, dragaggio del bacino di Sampierdarena e del porto passeggeri, e l' appalto integrato per gli interventi di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Prà lato sud parte del più ampio progetto del parco urbano delle 'Dune'. Inoltre, è stato pubblicato l' avviso esplorativo per l' affidamento della progettazione esecutiva e l' esecuzione dei lavori di cold Ironing del porto di Genova per banchine crociere e traghetti. Lo annuncia una nota. Per tutte le gare l' aggiudicazione è prevista entro il mese di agosto e il valore complessivo per quelle avviate nel solo mese di luglio si attesta sui 75 milioni di euro. A questo importo va aggiunto quanto già impegnato nel primo semestre 2021 per un totale di oltre 150 milioni di euro. Sul fronte delle tre principali opere, il comitato di gestione ha approvato sia la convenzione con Rfi per il cavalcavia ferroviario su via Siffredi sia l' acquisizione di ulteriore area (mq 4.950) nel compendio ex Ilva di Cornigliano

che nei prossimi giorni sarà consegnata alla Impresa Pizzarotti (141 milioni di euro il costo complessivo degli interventi), per l' allestimento della prima fase di cantiere della nuova viabilità interna ed esterna alle aree portuali del bacino di Sampierdarena. Con riferimento alla Diga foranea di Genova, è in corso di aggiudicazione l' affidamento del Project Management Consulting. Infine, per le aree industriali di Sestri sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova colmata a mare per circa 70 milioni di euro, mentre è stato appena completato il progetto di fattibilità tecnico economico relativamente ai lavori di riassetto territoriale dell' area industriale dei cantieri navali per circa 420 milioni di euro. A luglio rilevanti avanzamenti anche sul versante delle opere del Programma ordinario: nel porto passeggeri di Genova, la prossima settimana inizieranno i lavori di ripristino di Calata Zingari che in 8 mesi permetteranno di restituire un accosto per le navi da crociera di medio-piccola dimensione e un piazzale retrostante a servizio dei pullman turistici e dei mezzi di approvvigionamento beni per i navigli; nel litorale di Savona si concludono nei tempi previsti gli interventi di ripristino della spiaggia della 'Madonna' che già da sabato 17 luglio sarà nuovamente fruibile dalla cittadinanza rientrando tra le spiagge soggette alle norme di sicurezza anti covid e controllate da addetti.



Porto di Genova, lavori per cinque grandi opere. Ecco quali



Genova: il porto e le sue evoluzioni

Redazione

GENOVA Nei Magazzini dell'Abbondanza si è svolta questa mattina la tavola rotonda sul Porto e le sue evoluzioni incentrata sull'industria 4.0., nell'ambito degli eventi organizzati dal Blue District sull'aspetto innovativo della blue economy. Il confronto sull'innovazione e la digitalizzazione dei processi della logistica e della portualità è indispensabile per fare quello scatto in avanti che porti le nostre comunità portuali al passo con i tempi e con i competitors internazionali ha detto Francesco Maresca, assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico da tempo richiamiamo l'attenzione del governo sulla necessità delle infrastrutture immateriali, indispensabili per la velocizzazione e l'efficientamento dei processi e auspichiamo che, con il Recovery Fund e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza PNRR, si possano fare investimenti che abbiano questi obiettivi di crescita e di sostenibilità ambientale. La digitalizzazione dell'intera filiera logistica porterebbe enormi benefici non solo agli operatori economici ma anche ai territori: pensiamo al decongestionamento dei centri abitati con flussi più efficienti per il traffico merci. Inoltre, dall'innovazione si generano nuove competenze e quindi nuova occupazione ad alta specializzazione per i nostri giovani in stretta sinergia tra mondo della ricerca e imprese. Il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta riflette così sul mondo dell'occupazione nel settore dei traffici marittimi: Il futuro della logistica è strettamente legato alla capacità che la logistica stessa avrà di sapersi adattare non solo al commercio internazionale ma soprattutto all'evoluzione delle nuove tecnologie che ormai sono diventate padrone della scena internazionale per la grande rilevanza che hanno assunto i grandi players dell'e-commerce. La sfida digitale ci porta a confrontarci con le tecnologie nuove come big data, intelligenza artificiale, robotica, block chain, droni, 5G e altri. Dobbiamo, dunque, meditare sulle valutazioni che fanno, ad oggi, i grandi analisti in relazione all'impatto che queste nuove tecnologie avranno, non solo nel settore della logistica ma, in generale, nel mercato internazionale. I dati di McKinsey e Pwc sulle prospettive di inoccupazione globale, a seguito dell'automazione, sono inquietanti: il 47% dell'occupazione Usa è a rischio, mentre il 44% degli europei, in età lavorativa, non ha le competenze di base per mantenersi attrattivo sul mercato del lavoro per come si sta delineando. Ma Genova ha tutti gli ingredienti per diventare un modello a livello nazionale, un laboratorio di sperimentazione formativa e aggiornamento professionale. Mentre il direttore di Assiterminal, Alessandro Ferrari, sottolinea che: Transizione, sostenibilità e infrastrutturazione se non accompagnati da una visione concreta dei cambiamenti nel lavoro e sulle persone rischiano di essere investimenti sterili. Portualità e logistica sono comparti compositi sempre più interconnessi: abbiamo un'opportunità irrinunciabile per valorizzarli attraverso la crescita professionale dei nostri collaboratori e l'inserimento di nuovi profili. Se non vogliamo tradire lo slancio del Next Generation EU dobbiamo agire come un unico sistema con partner come Gi Group ma anche con gli ITS e portare la politica e le istituzioni a ragionare insieme alle imprese per investire su progetti concreti. La transizione verso filiere logistiche e distributive sempre più digitalizzate e automatizzate sta abilitando nuovi modelli organizzativi, operativi e di business. Il limite principale per la transizione digitale del settore è dato oggi più dalla carenza di skills specifiche che dalla mancanza di soluzioni tecnologiche o dalla capacità di investimento da parte delle aziende: la rivoluzione 4.0 si rivela essere legata



alla capacità di governare le risorse umane prima ancora che le tecnologie. Tutti gli operatori del settore logistico e distributivo devono chiedersi come ottenere flessibilità a livello strategico prima che operativo, adottando soluzioni per la formazione di skills, in ingresso e in ottica di continuous learning, che le rendano capaci di adattarsi continuamente alle evoluzioni



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

del mercato è intervenuto Michele Savani, division manager logistics Gi Group. Nel suo contributo Cristina Reduzzi, division manager industrial machinery & industry Gi Group, ha approfondito il tema industry 4.0, analizzando gli andamenti evolutivi del mercato e socioculturali per la blue economy e illustrando anche le novità che interessano la gestione del capitale umano in aderenza al mutato concetto di leadership: Incontrarci in questi spazi e dare vita ad eventi attuali e concreti è un'importante occasione per avviare percorsi con tutti i partner del territorio, perché siamo sempre più convinti che per favorirne lo sviluppo e la crescita sia fondamentale la collaborazione tra diverse realtà che intercettano mondi diversi. Per questo motivo si rende necessario andare a fondo nell'attuale definizione di Industria 4.0, comprenderne gli andamenti del mercato socioculturali per la blue economy e focalizzare l'attenzione alla gestione del capitale umano partendo dal mutato concetto di leadership.

Il porto di Genova accelera, avviate le gare per 5 opere: nel 2021 investiti 150 milioni

GENOVA - Ampliamento di Ponte dei Mille Levante, adeguamento delle infrastrutture alle norme di security, dragaggio del bacino di Sampierdarena e del porto passeggeri e l' appalto integrato per gli interventi di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra' lato sud. Decisa accelerata da parte dell' **Autorità portuale** del Mar Ligure Occidentale su alcune opere ritenute fondamentali per la crescita del porto di Genova e non solo. In questi primi giorni di luglio l' Authority ha infatti avviato le gare mediante appalti integrati complessi per questi lavori. Ma non solo. E' stato pubblicato l' avviso esplorativo per l' affidamento della progettazione esecutiva e l' esecuzione dei lavori di cold Ironing del porto di Genova per banchine crociere e traghetti. Per tutte le gare l' aggiudicazione è prevista entro il mese di agosto e il valore complessivo per quelle avviate nel solo mese di luglio si attesta sui 75 milioni di euro. A questo importo va aggiunto quanto già impegnato nel primo semestre 2021 per un totale di oltre 150 milioni di euro. Opere importanti e complesse su cui il porto punta per crescere ancora . Nell' ultima seduta di fine giugno del Comitato di Gestione dell' **Autorità di sistema portuale** è stato approvato l' aggiornamento al Programma straordinario al fine di adeguare il costo di alcuni progetti e inserire nuovi interventi strettamente connessi. Tre le principali opere in programma ci sono la stipula (già approvata), della convenzione con Rfi per il cavalcavia ferroviario su via Siffredi, l' acquisizione di un' ulteriore area di quasi 5 mila metri quadrati nel compendio ex Ilva di Cornigliano che nei prossimi giorni sarà consegnata all' impresa incaricata per l' allestimento della prima fase di cantiere della nuova viabilità interna ed esterna alle aree portuali del bacino di Sampierdarena. Il costo complessivo è di 141 milioni. Il presidente Signorini lo ha ribadito più volte, l' opera fondamentale per Genova è la nuova diga foranea. In questo senso è in corso di aggiudicazione l' affidamento del Project Management Consulting. Infine, per le aree industriali di Sestri sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova colmata a mare (Fase 1) per circa 70 milioni di euro, mentre è stato appena completato il progetto di fattibilità tecnico economico (PFTE) relativamente ai lavori di riassetto territoriale dell' area industriale dei cantieri navali (fase 2) per circa 420 milioni di euro. A luglio rilevanti avanzamenti anche sul versante delle opere del Programma ordinario: nel porto passeggeri di Genova, la prossima settimana inizieranno i lavori di ripristino di Calata Zingari che in 8 mesi permetteranno di restituire un accosto per le navi da crociera di medio piccola dimensione e un piazzale retrostante a servizio dei pullman turistici e dei mezzi di approvvigionamento beni per i navigli; nel litorale di Savona si concludono nei tempi previsti gli interventi di ripristino della spiaggia della "Madonnetta" che già da sabato 17 luglio sarà nuovamente fruibile dalla cittadinanza rientrando tra le spiagge soggette alle norme di sicurezza anti covid e controllate da addetti.



PORTI E LOGISTICA

Dall'ampliamento del ponte dei Mille al dragaggio del bacino di Sampierdarena fino al canale di Pra'

Il porto di Genova accelera, avviate le gare per 5 opere: nel 2021 investiti 150 milioni

di p.a.

mercoledì 14 luglio 2021



GENOVA - Ampliamento di Ponte dei Mille Levante, adeguamento delle infrastrutture alle norme di security.



I NOSTRI BLOG



Porto di Genova, accelerata sulle opere: nuovo passo in avanti per la diga

Redazione

In arrivo gare per 75 milioni che saranno aggiudicate entro agosto. L' elettrificazione delle banchine compie un balzo: via alla manifestazione di interesse per trovare un partner. Genova - Nei primi dieci giorni di luglio l' Authority di Genova ha avviato cinque gare: si tratta dei lavori di ampliamento di Ponte dei Mille Levante, di quelli per l' adeguamento delle infrastrutture alle norme di security, dei dragaggi del bacino di Sampierdarena e del porto passeggeri, e l' appalto integrato per gli interventi di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra' lato sud parte del più ampio progetto del parco urbano delle 'Dune'. Lo comunica l' Authority portuale. Inoltre è stato pubblicato l' avviso esplorativo per l' affidamento della progettazione esecutiva e l' esecuzione dei lavori di cold Ironing del porto di Genova per banchine crociere e traghetti. Le gare delle opere aggiudicate ad agosto L' aggiudicazione delle gare è prevista entro il mese di agosto e il valore complessivo per quelle avviate nel solo mese di luglio si attesta sui 75 milioni di euro. A questo importo va aggiunto quanto già impegnato nel primo semestre 2021 per un totale di oltre 150 milioni di euro. "In considerazione della complessità e rilevanza strategica dell' imponente pacchetto di opere infrastrutturali in via di realizzazione, nell' ultima seduta di fine giugno del Comitato di Gestione dell' Autorità di sistema portuale è stato approvato l' aggiornamento al Programma straordinario al fine di adeguare il costo di alcuni progetti e inserire nuovi interventi strettamente connessi a essi". Significa che adesso il programma vale 2,5 miliardi di euro. Il programma delle opere accelera Sul fronte delle tre principali opere del programma, il Comitato di Gestione ha approvato "sia la convenzione con RFI per il cavalcavia ferroviario su via Siffredi sia l' acquisizione di ulteriore area (mq 4.950) nel compendio ex ILVA di Cornigliano che nei prossimi giorni sarà consegnata alla Impresa Pizzarotti & C. S.p.A., (141 milioni di euro il costo complessivo degli interventi), per l' allestimento della prima fase di cantiere della nuova viabilità interna ed esterna alle aree portuali del bacino di Sampierdarena". La diga va avanti Per la Diga foranea di Genova è in corso di aggiudicazione l' affidamento del Project Management Consulting (PMC). Per le aree industriali di Sestri sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova colmata a mare (Fase 1) per circa 70 milioni di euro, mentre è stato appena completato il progetto di fattibilità tecnico economico (PFTE) relativamente ai lavori di riassetto territoriale dell' area industriale dei cantieri navali (fase 2) per circa 420 milioni di euro. Gli altri interventi A luglio rilevanti avanzamenti anche sul versante delle opere del Programma ordinario: nel porto passeggeri di Genova, la prossima settimana inizieranno i lavori di ripristino di Calata Zingari che in 8 mesi permetteranno di restituire un accosto per le navi da crociera di medio-piccola dimensione e un piazzale retrostante a servizio dei pullman turistici e dei mezzi di approvvigionamento beni per i navigli; nel litorale di **Savona** si concludono nei tempi previsti gli interventi di ripristino della spiaggia della 'Madonna' che già da sabato 17 luglio sarà nuovamente fruibile dalla cittadinanza rientrando tra le spiagge soggette alle norme di sicurezza anti covid e controllate da addetti.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Save the date, a ottobre a Genova torna Port&ShippingTech

Mare, ambiente, shipping, portualità, crociere, logistica, intermodale: la loro evoluzione con le tecnologie digitali. La manifestazione all' interno della Genoa Shipping Week si terrà il 6, 7 e 8 ottobre

I prossimi 6, 7 e 8 ottobre **Genova** torna ad ospitare Port&ShippingTech, l' evento di riferimento in Italia per il mondo marittimo, dallo shipping alla portualità, dalle crociere alla logistica intermodale. Giunto alla tredicesima edizione, l' appuntamento, sostenuto dall' intero cluster marittimo nazionale, si svolge negli anni pari a Napoli e in quelli dispari a **Genova** e costituisce in entrambi i casi la conferenza principale delle rispettive Shipping Week. Dopo il successo dell' edizione 2020 anche quest' anno l' evento si svolgerà in forma ibrida, in presenza e in live streaming. La manifestazione rinnova il suo portafoglio di tematiche e, riconoscendo l' integrazione sempre crescente dello shipping e della portualità nell' ambito della posizione geopolitica ed economica dell' Italia, PST debutta con due nuove sessioni: In the Med e Over&Under The Sea, dedicate rispettivamente alla condizione ibrida euro-mediterranea del Paese e alle sue opportunità, e all' ambito delle risorse marine, dove è in corso un nuovo tempo della competizione internazionale. La tradizionale attenzione di PST alle tematiche green quest' anno si traduce in due sessioni, il Green Ports&Shipping Summit, concentrato sull' obiettivo a medio-lungo termine della decarbonizzazione attraverso le sue tappe di avvicinamento sia in ambito marittimo che portuale, senza dimenticare l' esigenza continuativa della riduzione dell' impatto ambientale delle attività umane sul mare. Un focus specifico è dedicato all' LNG come soluzione a breve termine per la riduzione delle emissioni, sia di gas climalteranti che di inquinanti, un tema che PST segue dall' inizio e che sembra ora trovare applicazione pratica anche da noi. PST torna sul tema crociere con una sessione dedicata alle strategie delle compagnie e dei territori affinché la sinergia si confermi e rilancio nel new normal, questa volta comprendendo nel quadro anche il settore del diporto non locale. Le tecnologie e le pratiche "smart" in PST poggiano su due pilastri: Smart Ports&Logistics, dedicato all' automazione e alla digitalizzazione del settore portuale e retroportuale intermodale, e Next Generation Shipping, che si focalizza sulle componenti delle navi e delle infrastrutture e gli strumenti di comunicazione, navigazione, monitoraggio e controllo, dal livello del mare allo spazio eso-atmosferico. Il tema delle risorse economiche, affrontato regolarmente nelle ultime quattro edizioni di PST, quest' anno si concentra su quelle contenute nel PNRR, visto che per motivi di restrizioni di bilancio, praticamente tutte le risorse pubbliche dedicate al settore saranno coperte con il flusso europeo. Altre tematiche scottanti, come la tassonomia di classificazione degli investimenti come "green" saranno invece trattate del Green Port&Shipping Summit. Il programma di PST si conclude, come da tradizione, con una importante sessione, Human Factors Summit, dedicata ai fattori umani dello shipping e della portualità, dalla formazione e l' addestramento, al welfare e alla sicurezza sul lavoro e sanitaria. Port&ShippingTech si inserisce nel più ampio programma della Genoa Shipping Week in agenda dal 4 all' 8 ottobre, un evento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Una settimana di approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi per promuovere la cultura portuale in città: workshop e seminari, open day di storiche realtà portuali, momenti istituzionali, serate di gala ed eventi sportivi per favorire le relazioni e il networking. Grande novità dell' edizione 2021 è la Rolli Shipping Week, una settimana in cui i palazzi nobiliari genovesi apriranno le porte alla cittadinanza e agli ospiti internazionali del cluster marittimo per eventi culturali





Ansa

La Spezia

Porti: alla Spezia oggi rifornimenti Gnl per tir

Azione pilota per sostenibilità ambientale con serbatoio mobile

(ANSA) - LA SPEZIA, 14 LUG - Un' azione dimostrativa in direzione della sostenibilità ambientale, che coinvolge anche i tir che entrano ed escono dal porto della Spezia, è quanto si è svolto oggi al Truck Village dello scalo commerciale nell' ambito del progetto europeo Gnl Facile. Un serbatoio mobile ha permesso in pochi minuti il rifornimento a Gnl di un camion, alla presenza dei vertici dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** e delle associazioni di categoria. "Un' azione pilota che conferma l' impegno dell' Authority verso la sostenibilità e la riduzione della Co2. In un prossimo futuro l' idea è quella di avere qui in porto un impianto a Gnl a servizio dell' autotrasporto" ha annunciato il presidente Mario Sommariva. Il porto della Spezia, ha inoltre ricordato, è il primo e unico in Italia ad aver messo a punto un servizio di bunkeraggio di Gnl tramite bettolina per grandi navi da crociera. Il serbatoio presentato ieri, della Ham Italia Spa, fornisce Gnl e bio Gnl e garantisce un centinaio di rifornimenti. Nessun distributore a Gnl è attualmente presente in Liguria. (ANSA).



Gnl Facile, al Porto della Spezia giornata di dimostrazione pratica di rifornimento

Due automezzi pesanti hanno potuto fare rifornimento di Gnl grazie all' impianto mobile realizzato e fornito dalla società Ham Italia

Si è tenuta oggi, al truck village all' interno del Porto della Spezia , una dimostrazione pratica del demo day Gnl Facile . L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del mar Ligure Orientale, in convenzione con l' **AdSP** Mar Ligure Occidentale, è partner del progetto Gnl Facile - Gnl Fonte ACcessibile Integrata per la Logistica Efficiente, co-finanziato nell' ambito del Programma europeo Interreg Italia-Francia Marittimo. Al Truck Village sono stati posizionati due automezzi pesanti che hanno potuto fare rifornimento di Gnl grazie all' impianto mobile realizzato e fornito dalla società Ham Italia spa. A illustrare il funzionamento dell' impianto di erogazione del nuovo carburante, alla presenza di Mario Sommariva, presidente AdSPMLOr e di Francesco Di Sarcina, segretario generale AdSPMLOr, era Aldo Bernardini, ad di Ham Italia. Presenti gli operatori dell' autotrasporto e i responsabili e dirigenti delle società di autotrasporto nazionali, proprietarie dei mezzi presenti: Ma.Tra. Trasporti, Fausto Musetti; LC3, Dario Cingolani; Scania (Autov. Erzelli), Andrea Lazzeroni, che hanno parlato delle flotte a GNL e del significato del GNL nei porti dell' **AdSP**. All' evento anche i rappresentanti locali delle associazioni di settore dell' autotrasporto. L' obiettivo generale del progetto Gnl Facile è quello di arrivare a una progressiva riduzione dell' utilizzo dei combustibili più inquinanti e della dipendenza dal petrolio. Il progetto sta realizzando alcune azioni pilota nei principali porti commerciali dell' area del mar Ligure e del mar Tirreno Settentrionale, con stazioni mobili di rifornimento, mostrando agli operatori il funzionamento delle tecnologie e della filiera Gnl. La finalità del progetto è quindi quella di mettere in atto tutte le misure necessarie per l' innovazione nel settore dei trasporti nell' uso di GNL, favorendo la crescita del know-how, nuove professionalità, ecc. Il progetto, oltre alle **AdSP** del Mar Ligure Orientale e Occidentale, coinvolge anche l' **AdSP** del mar Tirreno Settentrionale (capofila), l' **AdSP** del mar di Sardegna, la Camera di Commercio e dell' Industria del Var, l' Ufficio dei Trasporti della Corsica. «Il progetto pilota dimostra, una volta di più, l' impegno a tutto campo dell' **AdSP** per la promozione di iniziative che vadano verso la riduzione delle emissioni di CO2 e di progressiva 'decarbonizzazione'. Nei prossimi giorni vi saranno una serie di atti, di forte spessore amministrativo e rilievo generale, che daranno pienamente il senso di un impegno convinto in questa direzione», ha detto il presidente **AdSP**, Mario Sommariva.



Il porto scommette sul Gnl, anche per il trasporto su gomma

Questa mattina è stata data dimostrazione della semplicità e della sicurezza delle operazioni di rifornimento di due tir.

Redazione

La Spezia - Il Gnl si conferma come uno dei combustibili più in voga. Mentre aumenta il numero delle navi da crociera alimentate con questa tecnologia, si affaccia anche alla Spezia l' utilizzo del Gnl per l' autotrasporto. E lo fa con il progetto "Gnl Facile", realizzato dall' Autorità di sistema portuale del **Mar Ligure orientale** in convenzione con l' **Adsp del Mar Ligure occidentale** e co-finanziato nell' ambito del Programma europeo Interreg Italia-Francia Marittimo. Un' iniziativa tesa a dimostrare come sia semplice l' utilizzo di questo combustibile, anche in fase di rifornimento. E' così che questa mattina al Truck Village è andata in scena una dimostrazione, con due automezzi pesanti che hanno potuto fare rifornimento di Gnl grazie all' impianto mobile realizzato e fornito dalla società Ham Italia. A illustrare il funzionamento dell' impianto di erogazione del nuovo carburante, alla presenza dei vertici dell' Authority spezzina è stato Aldo Bernardini, amministratore delegato dell' azienda italo-spagnola. Presenti anche gli operatori dell' autotrasporto e i responsabili e dirigenti delle società di autotrasporto nazionali, proprietarie dei mezzi presenti: Fausto Musetti per Ma.Tra Trasporti, Dario Cingolani per LC3 e Andrea Lazzeroni per Scania (Autov. Erzelli) che hanno parlato delle flotte a Gnl e del significato del Gnl nei porti. Per le associazioni del settore dell' autotrasporto erano invece presenti alla dimostrazione Stefano Crovara per Cna Fita e Nicola Carozza per Confartigianato Trasporti, che hanno affrontato l' argomento relativo ai risvolti economici ed occupazionali del nuovo carburante alternativo. L' obiettivo generale del progetto Gnl Facile è quello di arrivare a una progressiva riduzione dell' utilizzo dei combustibili più inquinanti e della dipendenza dal petrolio. Gnl Facile sta realizzando alcune azioni pilota nei principali porti commerciali dell' area del **Mar Ligure** e del **Mar Tirreno settentrionale**, con stazioni mobili di rifornimento, mostrando agli operatori il funzionamento delle tecnologie e della filiera Gnl. La finalità del progetto Gnl Facile è quindi quella di mettere in atto tutte le misure necessarie per l' innovazione nel settore dei trasporti nell' uso di Gnl, favorendo la crescita del know-how, nuove professionalità... Il progetto, oltre alle **AdSP del Mar Ligure Orientale e Occidentale**, coinvolge anche l' **AdSP del Mar Tirreno Settentrionale** (capofila), l' **AdSP del Mar di Sardegna**, la Camera di Commercio e dell' Industria del Var, l' Ufficio dei Trasporti della Corsica. "La cisterna che utilizziamo oggi consente di effettuare il rifornimento come in un normale impianto, anche utilizzando la carta - ha spiegato Bernardini mentre la stazione mobile effettuava le brevi operazioni di predisposizione al trasferimento del Gnl mantenuto a una temperatura di 140 gradi sotto zero -. La struttura, in questo caso destinata al porto di Genova, può essere utilizzata come impianto pilota per fornire zone in cui mancano stazioni di servizio". Ed è proprio la situazione in cui si trova il territorio spezzino. "I distributori di Gnl più vicini sono a Parma, Piacenza e Ponsacco, pertanto dalle nostre parti il trasporto a Gnl non ha ancora attecchito, nonostante la presenza del rigassificatore di Panigaglia. Con un distributore anche alla Spezia le cose cambierebbero, anche in fatto di consumi ed emissioni. Al momento i costi dei mezzi predisposti sono ancora superiori al diesel, ma ci sono incentivi che portano i prezzi a essere concorrenziali". "Il 9 per cento dei motori dell' autotrasporto sono a Gnl - ha aggiunto Carozza - ma nessuna azienda va in quella direzione se non ci sono i distributori: in Italia sono 80, ma in



Liguria sono zero. Bisogna incentivare la diffusione di questo combustibile sostenendo un settore che rimane l' anello debole dell' attività di un porto. Ho proposto di guardare al Recovery plan, dal quale si



Citta della Spezia

La Spezia

potrebbe attingere per incentivi ai privati ma anche per la realizzazione di infrastrutture. Il trasporto via mare ha aperto la strada, ora è il momento di giocare la partita dei carburanti, tenendo presenti opportunità come quella dell'idrogeno e quella del biogas". "Il progetto pilota dimostra, una volta di più, l'impegno a tutto campo dell' **Adsp** per la promozione di iniziative che vadano verso la riduzione delle emissioni di CO2 e di progressiva "decarbonizzazione". Nei prossimi giorni vi saranno una serie di atti, di forte spessore amministrativo e rilievo generale, che daranno pienamente il senso di un impegno convinto in questa direzione", ha concluso il presidente dell' **Adsp**, Mario Sommariva. Mercoledì 14 luglio 2021 alle 13:35:35 Redazione.

Citta della Spezia

La Spezia

"I biglietti dei crocieristi per sostenere il nostro trasporto via mare"

- 'Questi sono orari da linea turistica, anche se, soprattutto per l' andata verso Spezia, può avvalersene anche chi lavora, magari tornando col bus. Ma un giorno vorrei ci fosse la possibilità di avere un servizio di linea via mare, non solo quindi turistico - aspetto importante, cui Lerici dedica, che magari parta la mattina da Tellaro per poi fare tappa a Lerici e San Terenzo e arrivare nel capoluogo'. Lo ha affermato stamani il sindaco di Lerici, Leonardo Paoletti, in occasione della conferenza stampa dedicata alla ripresa e al rafforzamento del servizio di trasporto via mare tra il Lericino e La Spezia, realizzato dalla Navigazione Golfo dei Poeti con un contributo del Comune di Lerici. 'Il nostro sforzo, anche di bilancio, per questo servizio - ha proseguito il primo cittadino - deve far capire a tutti gli amministratori locali l' importanza di trovare soluzioni adeguate, sfruttando anche, appena ripartirà, l' attività crocieristica, perché i crocieristi dovrebbero essere coloro che finanziano il nostro trasporto di linea via mare, utilizzandolo in gran numero a fini turistici. È qualcosa che ho più volte detto in sede di Comitato **portuale**, quando ne facevamo parte, e ho parlato anche con i vertici delle compagnie crocieristiche chiedendo che si faccia attenzione, quando sarà realizzata la stazione crocieristica, perché lì ci siano in partenza i nostri vaporetta. Il crocierista scende dalla nave e, se non ha gite organizzate, può tranquillamente salire sul traghetto, pagando un biglietto turistico, e farsi il giro del golfo'. Per il sindaco poi, oltre a immaginare un potenziamento del trasporto via mare e in chiave turistica, e in chiave servizio di linea, è necessario anche provvedere allo sviluppo del trasporto su ferro. 'L' **Autorità di sistema portuale** arriva fino a Carrara, si dovrebbe quindi immaginare che il Cinque Terre Express possa unire Levanto e Carrara, con stazioni intermedie quali Migliarina e Ca' di Boschetti. I crocieristi scendono a Carrara e possono arrivare fino a Lerici; e ancora un servizio navetta che da Lerici porti a Ca' di Boschetti e da lì si possano raggiungere Sarzana e La Spezia senza andare a inserire mezzi nel traffico stradale. Il presidente dell' Adsp Sommariva si è detto interessato alla cosa. L' **Autorità** ha le capacità finanziarie e il rapporto con le Ferrovie necessari per pensare un servizio di questo genere, una metropolitana a cielo aperto che porterebbe un crocierista dalle Cinque Terre alle Cave di Carrara, in un' ottica, se ne parla sempre, di comprensorio. Abbiamo gli strumenti per arrivare in fondo'.



AdSP Mar Ligure Orientale: GNL rifornimento ai camion con serbatoio mobile oggi in porto

(FERPRESS) La Spezia, 14 LUG Si è tenuta stamani, presso il TRUCK VILLAGE all'interno del Porto della Spezia, una dimostrazione pratica del demo day GNL facile. L'Autorità di Sistema Portuale del **Mar Ligure Orientale**, in convenzione con l'**AdSP Mar Ligure Occidentale**, è infatti partner del progetto GNL FACILE GNL Fonte ACcessibile Integrata per la Logistica Efficiente, co-finanziato nell'ambito del Programma europeo Interreg Italia-Francia Marittimo. Al Truck Village sono stati posizionati due automezzi pesanti che hanno potuto fare rifornimento di GNL grazie all'impianto mobile realizzato e fornito dalla società HAM ITALIA S.p.A. Ad illustrare il funzionamento dell'impianto di erogazione del nuovo carburante, alla presenza di Mario Sommariva Presidente AdSPMLOr e di Francesco Di Sarcina Segretario Generale AdSPMLOr, era Aldo Bernardini, AD di HAM ITALIA. Ovviamente presenti gli operatori dell'autotrasporto ed i responsabili e dirigenti delle società di autotrasporto nazionali, proprietarie dei mezzi presenti: MA.TRA. TRASPORTI, Fausto Musetti; LC3, Dario Cingolani; SCANIA (Autov. Erzelli), Andrea Lazzeroni, che hanno parlato delle flotte a GNL e del significato del GNL nei porti dell'**AdSP**. All'evento anche i rappresentanti locali delle associazioni di settore dell'autotrasporto: per CNA-FITA LA SPEZIA, Stefano Crovara; per CONFARTIGIANATO TRASPORTI LA SPEZIA, Nicola Carozza, che hanno affrontato l'argomento relativo ai risvolti economici ed occupazionali del nuovo carburante alternativo. L'obiettivo generale del progetto GNL FACILE è quello di arrivare ad una progressiva riduzione dell'utilizzo dei combustibili più inquinanti e della dipendenza dal petrolio. GNL FACILE sta realizzando alcune azioni pilota nei principali porti commerciali dell'area del **Mar Ligure** e del **Mar Tirreno Settentrionale**, con stazioni mobili di rifornimento, mostrando agli operatori il funzionamento delle tecnologie e della filiera GNL. La finalità del Progetto GNL-FACILE è quindi quella di mettere in atto tutte le misure necessarie per l'innovazione nel settore dei trasporti nell'uso di GNL, favorendo la crescita del know-how, nuove professionalità, ecc. Il progetto, oltre alle **AdSP** del **Mar Ligure Orientale** ed **Occidentale**, coinvolge anche l'**AdSP** del **Mar Tirreno Settentrionale** (capofila), l'**AdSP** del **Mar** di Sardegna, la Camera di Commercio e dell'Industria del Var, l'Ufficio dei Trasporti della Corsica. Il progetto pilota dimostra, una volta di più, l'impegno a tutto campo dell'**AdSP** per la promozione di iniziative che vadano verso la riduzione delle emissioni di CO2 e di progressiva decarbonizzazione. Nei prossimi giorni vi saranno una serie di atti, di forte spessore amministrativo e rilievo generale, che daranno pienamente il senso di un impegno convinto in questa direzione, ha detto il presidente **AdSP**, Mario Sommariva.



AdSP MLO: avviate le gare per 5 importanti opere. Oltre 150 milioni di euro impegnati da inizio 2021

Genova - Nella prima decade di luglio, l' AdSP ha avviato le gare mediante appalti integrati complessi per i lavori di: ampliamento di Ponte dei Mille Levante (P.3133), adeguamento delle infrastrutture alle norme di security (P.3134), dragaggio del bacino di Sampierdarena e del porto passeggeri (P.3106), e l' appalto integrato per gli interventi di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra' lato sud (P.3067) parte del più ampio progetto del parco urbano delle 'Dune'. Inoltre, è stato pubblicato l' avviso esplorativo per l' affidamento della progettazione esecutiva e l' esecuzione dei lavori di cold Ironing del porto di Genova per banchine crociere e traghetti (P. 2946). Per tutte le gare l' aggiudicazione è prevista entro il mese di agosto e il valore complessivo per quelle avviate nel solo mese di luglio si attesta sui 75 milioni di euro. A questo importo va aggiunto quanto già impegnato nel primo semestre 2021 per un totale di oltre 150 milioni di euro. In considerazione della complessità e rilevanza strategica dell' imponente pacchetto di opere infrastrutturali in via di realizzazione, nell' ultima seduta di fine giugno del Comitato di Gestione dell' Autorità di sistema portuale è stato approvato l' aggiornamento al Programma straordinario al fine di adeguare il costo di alcuni progetti e inserire nuovi interventi strettamente connessi a essi. Sul fronte delle tre principali opere del Programma, il Comitato di Gestione ha approvato sia la convenzione con RFI per il cavalcavia ferroviario su via Siffredi sia l' acquisizione di ulteriore area (mq 4.950) nel compendio ex ILVA di Cornigliano che nei prossimi giorni sarà consegnata alla Impresa Pizzarotti & C. S.p.A., (141 milioni di euro il costo complessivo degli interventi), per l' allestimento della prima fase di cantiere della nuova viabilità interna ed esterna alle aree portuali del bacino di Sampierdarena. Con riferimento alla Diga foranea di Genova (P.3062), è in corso di aggiudicazione l' affidamento del Project Management Consulting (PMC). Infine, per le aree industriali di Sestri sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova colmata a mare (Fase 1) per circa 70 milioni di euro, mentre è stato appena completato il progetto di fattibilità tecnico economico (PFTE) relativamente ai lavori di riassetto territoriale dell' area industriale dei cantieri navali (fase 2) per circa 420 milioni di euro. A luglio rilevanti avanzamenti anche sul versante delle opere del Programma ordinario: nel porto passeggeri di Genova, la prossima settimana inizieranno i lavori di ripristino di Calata Zingari che in 8 mesi permetteranno di restituire un accosto per le navi da crociera di medio-piccola dimensione e un piazzale retrostante a servizio dei pullman turistici e dei mezzi di approvvigionamento beni per i navigli; nel litorale di **Savona** si concludono nei tempi previsti gli interventi di ripristino della spiaggia della 'Madonna' che già da sabato 17 luglio sarà nuovamente fruibile dalla cittadinanza rientrando tra le spiagge soggette alle norme di sicurezza anti covid e controllate da addetti.



Informazioni Marittime

La Spezia

Camion a gas, primo rifornimento nel porto di La Spezia

Dimostrazione pratica del progetto co-finanziato Ue "Gnl Facile", portato avanti da Ham Italia

Si è tenuta stamani, presso il truck village del **porto** della **Spezia**, una dimostrazione pratica del "GNL facile", co-finanziato dal programma europeo interregionale Italia-Francia Marittimo. L' Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale (La **Spezia** e Marina di Carrara), in convenzione con l' Adsp della Liguria Occidentale, è partner del progetto insieme all' Adsp della Sardegna e alla capofila Adsp del Tirreno Settentrionale (Livorno), oltre ai partner Camera di Commercio, Industria del Var e Ufficio dei Trasporti della Corsica. Al Truck Village sono stati posizionati due automezzi pesanti che hanno potuto fare rifornimento di gas naturale liquefatto grazie all' impianto mobile realizzato e fornito dalla società Ham Italia. Ad assistere al test di erogazione del nuovo carburante, Mario Sommariva, presidente dell' autorità di sistema spezzina, con il segretario generale Francesco Di Sarcina e Aldo Bernardini, amministratore delegato di Ham Italia. C' erano anche le società di autotrasporto nazionali, proprietarie dei mezzi presenti: Fausto Musetti per Ma.Tra. Trasporti; Dario Cingolani per LC3; Andrea Lazzeroni per Scania (Autov. Erzelli); i rappresentanti locali delle associazioni di settore dell' autotrasporto: Stefano Crovara per Cna-Fita La **Spezia**; e Nicola Carozza per Confartigianato Trasporti La **Spezia**. GNL Facile sta sperimentando questo rifornimento nei principali porti commerciali della Liguria e lungo la costa tirrenica tramite stazioni mobili. «Il progetto pilota dimostra, una volta di più, l' impegno a tutto campo dell' AdSP per la promozione di iniziative che vadano verso la riduzione delle emissioni di CO2 e di progressiva decarbonizzazione. Nei prossimi giorni vi saranno una serie di atti, di forte spessore amministrativo e rilievo generale, che daranno pienamente il senso di un impegno convinto in questa direzione», ha detto Sommariva.



Rifornimento Gnl ai camion in porto La Spezia

Sommariva: impegno convinto per decarbonizzazione dei porti

Redazione

LA SPEZIA Una dimostrazione per il rifornimento di Gnl ai camion all'interno del porto della Spezia, si è tenuta stamani al Truck Village. Una dimostrazione pratica del demo day GNL facile. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale, in convenzione con l'AdSp Mar Ligure occidentale, è infatti partner del progetto Gnl Facile GNL Fonte ACcessibile Integrata per la Logistica Efficiente, co-finanziato nell'ambito del Programma europeo Interreg Italia-Francia Marittimo. Al Truck Village sono stati posizionati due automezzi pesanti che hanno potuto fare rifornimento di Gnl grazie all'impianto mobile realizzato e fornito dalla società Ham Italia Spa. Ad illustrare il funzionamento dell'impianto di erogazione del nuovo carburante, alla presenza del presidente e del segretario generale dell'AdSp, Mario Sommariva e di Francesco Di Sarcina, Aldo Bernardini, Ad di Ham Italia. Ovviamente presenti gli operatori dell'autotrasporto ed i responsabili e dirigenti delle società di autotrasporto nazionali, proprietarie dei mezzi presenti: MA.TRA. Trasporti, Fausto Musetti; LC3, Dario Cingolani; Scania (Autov. Erzelli), Andrea Lazzeroni, che hanno parlato delle flotte a Gnl e del significato del Gnl nei porti dell'AdSp. All'evento anche i rappresentanti locali delle associazioni di settore dell'autotrasporto: per Cna-Fita La Spezia, Stefano Crovara; per Confartigianato Trasporti La Spezia, Nicola Carozza, che hanno affrontato l'argomento relativo ai risvolti economici ed occupazionali del nuovo carburante alternativo. L'obiettivo generale del progetto Gnl Facile è quello di arrivare ad una progressiva riduzione dell'utilizzo dei combustibili più inquinanti e della dipendenza dal petrolio. Gnl Facile sta realizzando alcune azioni pilota nei principali porti commerciali dell'area del Mar Ligure e del Mar Tirreno Settentrionale, con stazioni mobili di rifornimento, mostrando agli operatori il funzionamento delle tecnologie e della filiera Gnl. La finalità del progetto Gnl-Facile è quindi quella di mettere in atto tutte le misure necessarie per l'innovazione nel settore dei trasporti nell'uso di Gnl, favorendo la crescita del know-how, nuove professionalità, ecc. Il progetto, oltre alle AdSp del Mar Ligure orientale ed occidentale, coinvolge anche l'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale (capofila), l'AdSP del Mar di Sardegna, la Camera di Commercio e dell'Industria del Var, l'Ufficio dei Trasporti della Corsica. Il progetto pilota dimostra, una volta di più, l'impegno a tutto campo dell'AdSP per la promozione di iniziative che vadano verso la riduzione delle emissioni di CO2 e di progressiva decarbonizzazione. Nei prossimi giorni vi saranno una serie di atti, di forte spessore amministrativo e rilievo generale, che daranno pienamente il senso di un impegno convinto in questa direzione, ha detto il presidente AdSP, Mario Sommariva.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. The main headline reads 'Rifornimento Gnl ai camion in porto La Spezia'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Sommariva: impegno convinto per decarbonizzazione dei porti'. A date stamp indicates 'Venerdì 12 July 2021 15:00'. There is a 'Loggati' button and a search icon. A 'PUNTI' section is visible. Below the headline, there is a photo of a man in a suit, likely Mario Sommariva. To the right, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Mantieni il mio indirizzo email' checkbox. Below the form, there are sections for 'ULTIME POPOLARI STUDI' and 'GRANDI NOTIZIE' with various news snippets.

La Spezia, dimostrazione per il rifornimento di GNL ai camion

Redazione

La Spezia - Si è tenuta stamani, presso il Truck Village all' interno del porto della Spezia, una dimostrazione pratica del demo day GNL facile. L' Autorità di Sistema Portuale del **Mar** Ligure Orientale, in convenzione con l' **AdSP Mar** Ligure Occidentale, è infatti partner del progetto GNL FACILE - GNL Fonte ACcessibile Integrata per la Logistica Efficiente, co-finanziato nell' ambito del Programma europeo Interreg Italia-Francia Marittimo . Il comunicato dell' **AdSP** Al Truck Village sono stati posizionati due automezzi pesanti che hanno potuto fare rifornimento di GNL grazie all' impianto mobile realizzato e fornito dalla società HAM ITALIA S.p.A Ad illustrare il funzionamento dell' impianto di erogazione del nuovo carburante, alla presenza di Mario Sommariva - Presidente AdSPMLOr e di Francesco Di Sarcina - Segretario Generale AdSPMLOr, era Aldo Bernardini, AD di HAM ITALIA. Ovviamente presenti gli operatori dell' autotrasporto ed i responsabili e dirigenti delle società di autotrasporto nazionali, proprietarie dei mezzi presenti: MA.TRA. TRASPORTI, Fausto Musetti; LC3, Dario Cingolani; SCANIA (Autov. Erzelli), Andrea Lazzeroni, che hanno parlato delle flotte a GNL e del significato del GNL nei porti dell' **AdSP** . All' evento anche i rappresentanti locali delle associazioni di settore dell' autotrasporto: per CNA-Fita La Spezia Stefano Crovara; per Confartigianato Trasporti La Spezia Nicola Carozza, che hanno affrontato l' argomento relativo ai risvolti economici ed occupazionali del nuovo carburante alternativo. L' obiettivo generale del progetto GNL FACILE è quello di arrivare ad una progressiva riduzione dell' utilizzo dei combustibili più inquinanti e della dipendenza dal petrolio. GNL FACILE sta realizzando alcune azioni pilota nei principali porti commerciali dell' area del **Mar** Ligure e del **Mar** Tirreno Settentrionale, con stazioni mobili di rifornimento, mostrando agli operatori il funzionamento delle tecnologie e della filiera GNL. La finalità del Progetto GNL-FACILE è quindi quella di mettere in atto tutte le misure necessarie per l' innovazione nel settore dei trasporti nell' uso di GNL, favorendo la crescita del know-how, nuove professionalità, ecc. Il progetto, oltre alle **AdSP** del **Mar** Ligure Orientale ed Occidentale, coinvolge anche l' **AdSP** del **Mar** Tirreno Settentrionale (capofila), l' **AdSP** del **Mar** di Sardegna, la Camera di Commercio e dell' Industria del Var, l' Ufficio dei Trasporti della Corsica. 'Il progetto pilota dimostra, una volta di più, l' impegno a tutto campo dell' **AdSP** per la promozione di iniziative che vadano verso la riduzione delle emissioni di CO2 e di progressiva 'decarbonizzazione'. Nei prossimi giorni vi saranno una serie di atti, di forte spessore amministrativo e rilievo generale, che daranno pienamente il senso di un impegno convinto in questa direzione', ha detto il presidente **AdSP**, Mario Sommariva.

ShipMag. SHIPMAG.COM CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech IT

GREEN&TECH PORT

La Spezia, dimostrazione per il rifornimento di GNL ai camion

14 LUGLIO 2021 - Redazione



Informazioni Marittime

Ravenna

Digitalizzazione servizi portuali, sbarca a Ravenna DigITALog

L' AdSP del Mar Adriatico Centro settentrionale ha firmato il relativo Protocollo d' intesa

Dopo Civitavecchia e La **Spezia**, sbarca anche Ravenna il port community system (Pcs) di DigITALog (ex Uirnet) per l' implementazione e gestione della Piattaforma Logistica Nazionale (Pln). L' AdSP del Mar Adriatico Centro settentrionale ha firmato il relativo Protocollo d' intesa. Il porto community system Pln rappresenta un' interfaccia unica di infrastruttura ITS, è suddiviso concettualmente in Pcs Istituzionale e Pcs Operativo e mira a soddisfare le esigenze delle singole comunità portuali, promuovendo la definizione di standard e modelli operativi omogenei nelle realtà logistiche nazionali. Il Pcs Istituzionale fornisce all' AdSP anche servizi digitali utili all' implementazione dello Sportello Unico Amministrativo, mentre il Pcs Operativo supporta la comunità portuale nello svolgimento delle operazioni logistiche e fornisce una base informativa all' AdSP per assolvere ai propri compiti istituzionali per il coordinamento, la promozione ed il controllo delle operazioni portuali. Il Protocollo siglato prevede due macro fasi: la Fase 1 "Rilascio dei servizi Pcs Pln" prevede la progressiva sostituzione del Pcs-Ravenna con il Pcs Pln comprendente sia quello istituzionale che quello operativo, il rilascio dei servizi attualmente presenti nel Pcs ravennate e non in quello della Pln ed infine il rilascio di ulteriori servizi di interesse dell' AdSP. La Fase 2, invece, prevede la conduzione ed evoluzione dei servizi Pcs Pln rilasciati nella Fase 1.



Informare

Ravenna

Protocollo d'intesa digITalog - AdSP dell' Adriatico Centro Setentrionale per l' adesione al PCS PLN

L' accordo sarà attuato in due fasi digITalog, l' organismo di diritto pubblico e soggetto attuatore del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per l' implementazione e gestione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Setentrionale, l' ente che gestisce il **porto di Ravenna**, hanno firmato il protocollo d'intesa per l' adesione al Port Community System (PCS) della PLN. Il PCS PLN rappresenta un' interfaccia unica di infrastruttura ITS, è suddiviso concettualmente in PCS Istituzionale e PCS Operativo e mira a soddisfare le esigenze delle singole comunità portuali promuovendo la definizione di standard e modelli operativi omogenei nelle realtà logistiche nazionali. Il PCS Istituzionale fornisce all' AdSP anche servizi digitali utili all' implementazione dello Sportello Unico Amministrativo, mentre il PCS Operativo supporta la comunità portuale nello svolgimento delle operazioni logistiche e fornisce una base informativa all' AdSP per assolvere ai propri compiti istituzionali per il coordinamento, la promozione ed il controllo delle operazioni portuali. Il protocollo siglato da digITalog e AdSP dell' Adriatico Centro Setentrionale prevede due macro fasi: la Fase 1 "Rilascio dei servizi PCS PLN" prevede la progressiva sostituzione del PCS-**Ravenna** con il PCS PLN comprendente sia quello istituzionale che quello operativo, il rilascio dei servizi attualmente presenti nel PCS ravennate e non in quello della PLN ed infine il rilascio di ulteriori servizi di interesse dell' AdSP. La Fase 2, invece, prevede la conduzione ed evoluzione dei servizi PCS PLN rilasciati nella Fase 1. Tra le novità previste dal Protocollo d'intesa c' è la costituzione di un organismo di governance a livello nazionale - costituito dalle AdSP aderenti al PCS PLN ed estensibile a tutte quelle che vi aderiranno - deputato a trattare, in via esemplificativa, le linee generali di sviluppo del PCS PLN nell' ottica di omogeneizzazione prevista nel PSNPL, le priorità nello sviluppo di nuove funzioni e gli aspetti economici. Il presidente di digITalog, Lorenzo Cardo, ha ricordato che la stipula del protocollo con **Ravenna** segue quella del protocollo con Civitavecchia e la recente estensione dell' adesione dell' AdSP del Mar Ligure Orientale al PCS PLN sino al 2022 ed ha sottolineato che tali accordi «testimoniano l' importante lavoro di confronto ed ascolto che stiamo portando avanti con le AdSP al fine di fornire alla comunità portuale in senso ampio un servizio efficiente e condiviso nell' ottica di massimizzare la digitalizzazione e dematerializzazione dei processi portuali».



Protocollo d'intesa digITalog - AdSP dell' Adriatico Centro Setentrionale per l' adesione al PCS PLN

L'accordo sarà attuato in due fasi

... digITalog, l'organismo di diritto pubblico e soggetto attuatore del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per l'implementazione e gestione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Setentrionale, l'ente che gestisce il porto di Ravenna, hanno firmato il protocollo d'intesa per l'adesione al Port Community System (PCS) della PLN. Il PCS PLN rappresenta un'interfaccia unica di infrastruttura ITS, è suddiviso concettualmente in PCS Istituzionale e PCS Operativo e mira a soddisfare le esigenze delle singole comunità portuali promuovendo la definizione di standard e modelli operativi omogenei nelle realtà logistiche nazionali.

Il PCS Istituzionale fornisce all'AdSP anche servizi digitali utili all'implementazione dello Sportello Unico Amministrativo, mentre il PCS Operativo supporta la comunità portuale nello svolgimento delle operazioni logistiche e fornisce una base informativa all'AdSP per assolvere ai propri compiti istituzionali per il coordinamento, la promozione ed il controllo delle operazioni portuali.

Il protocollo siglato da digITalog e AdSP dell'Adriatico Centro Setentrionale prevede due macro fasi: la Fase 1 "Rilascio dei servizi PCS PLN" prevede la progressiva sostituzione del PCS Ravennate con il PCS PLN comprendente sia quello istituzionale che quello operativo, il rilascio dei servizi attualmente presenti nel PCS ravennate e non in quello della PLN ed infine il rilascio di ulteriori servizi di interesse dell'AdSP. La Fase 2, invece, prevede la conduzione ed evoluzione dei servizi PCS PLN rilasciati nella Fase 1.

Tra le novità previste dal Protocollo d'intesa c'è la costituzione di un organismo di governance a livello nazionale - costituito dalle AdSP aderenti al PCS PLN ed estensibile a tutte quelle che vi aderiranno - deputato a trattare, in via esemplificativa, le linee generali di sviluppo del PCS PLN nell'ottica di omogeneizzazione prevista nel PSNPL, le priorità nello sviluppo di nuove funzioni e gli aspetti economici.

Il presidente di digITalog, Lorenzo Cardo, ha ricordato che la stipula del protocollo con Ravenna segue quella del protocollo con Civitavecchia e la recente estensione dell'adesione dell'AdSP del Mar Ligure Orientale al PCS PLN sino al 2022 ed ha sottolineato che tali accordi «testimoniano l'importante lavoro di confronto ed ascolto che stiamo portando avanti con le AdSP al fine di fornire alla comunità portuale in senso ampio un servizio efficiente e condiviso nell'ottica di massimizzare la digitalizzazione e dematerializzazione dei processi portuali».

Leggi le notizie su [Barrato Accipal Reader](#), servizio di servizi gratuiti.

Incontro di Intesa Sanpaolo e Autorità Portuale sui nuovi scenari marittimi del Mediterraneo

Redazione

Lunedì 19 luglio alle ore 16 si terrà l'incontro in videoconferenza su I NUOVI SCENARI MARITTIMI DEL MEDITERRANEO. OPPORTUNITA DI SVILUPPO PER L' EMILIA-ROMAGNA promosso da Intesa Sanpaolo e Autorità Portuale di Ravenna. Durante l'incontro sarà presentato il Rapporto 2021 Italian Maritime Economy. Il settore marittimo è strategico per le relazioni internazionali dell' Italia e costituisce un importante fattore in termini di competitività e sostenibilità. Il porto rappresenta quindi un driver per raggiungere nuovi mercati di sbocco e uno snodo attraverso il quale innestare nuove scelte strategiche delle imprese. Dalle analisi geo-statistiche di SRM, Centro Studi del Gruppo Intesa Sanpaolo e dal Rapporto 2021 Italian Maritime Economy, nasce un confronto con l' Autorità del Sistema portuale dell' Adriatico centro-settentrionale per cogliere le nuove opportunità che provengono dai fondi europei. IL PROGRAMMA Saluti e introduzione di: Michele de Pascale , Sindaco di Ravenna Cristina Balbo , Direttore Regionale Emilia Romagna e Marche Intesa Sanpaolo Presentazione del Rapporto 2021 Italian Maritime Economy a cura di Massimo Deandreis , Direttore Generale SRM Centro Studi Gruppo Intesa Sanpaolo Alessandro Panaro , Responsabile Maritime & Energy SRM Gruppo Intesa Sanpaolo Le strategie delle infrastrutture e delle imprese con interventi di Eugenio Grimaldi , Executive Manager Grimaldi Group Guido Ottolenghi , Direttore Generale e Amministratore Delegato La Petrolifera Italo Rumena Riccardo Sabadini, Presidente Gruppo SAPIR Marco Spinedi , Presidente Interporto di Bologna Conclusioni di: **Daniele Rossi** , Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale.



Informazioni Marittime

Marina di Carrara

Porto di Carrara, al via servizio con l' Algeria

Primo viaggio della Djanet che con SIFAX collega Spagna, Italia, Francia e Algeria insieme a un' altra portacontainer

Primo viaggio della nuova nave portacontainer algerina Djanet, arrivata nel porto di Marina di Carrara ieri e in partenza stasera, inaugurando un nuovo servizio tra lo scalo italiano e l' Algeria. «Grande rilevanza il fatto che il porto abbia relazioni dirette e stabili con l' Algeria, in un' ottica di visione mediterranea forte su cui si possono costruire interessanti strategie di lungo termine, commerciali, e non solo. C' è voglia di crescita da parte degli imprenditori che vi operano», ha commentato il presidente dell' autorità portuale, Mario Sommariva. Secondo Michele Giromini - presidente di MDC Terminal di Marina di Carrara e amministratore delegato del gruppo Perioli, che opera anche nel porto della Spezia dal 1908 - è la dimostrazione che il porto di Marina di Carrara «sta diventando strategico per i traffici con l' Algeria». Djanet è di proprietà della compagnia algerina di Stato CNAN-Med ed è arrivata con un carico di 1,100 TEU. Il comandante, Farid Debbouz, ha condotto la nave nel suo viaggio inaugurale nell' ambito della sua attività regolare che collega i principali porti della sponda meridionale della costa Occidentale del Mediterraneo. Si aggiunge alle altre quattro navi che scalano il porto di Marina di Carrara - Gouraya, Titteri, Tamanrasset, Cirta - utilizzate dal Gruppo Perioli, proprietaria del MDC Terminal La Djanet, lunga 171 metri e larga 24, con una capacità di 22,883 tonnellate e 1,500 TEU, è stata destinata al servizio denominato SIFAX per Spagna, Italia, Francia, Algeria ed è affiancata da un' altra nave al fine di garantire un regolare trasporto verso queste destinazioni, compresa Marina di Carrara, che consentirà di fidelizzare i clienti del territorio algerino e assicurarli sulla continuità del servizio. Oggi, in banchina, oltre a Mario Sommariva, Presidente **AdSP Mar Ligure Orientale**; **Francesco Di Sarcina**, SG **AdSP**, Michele Giromini, Presidente di MDC Terminal; Andrea Scarparo, AD di MDC Terminal; Luigi Bosi, Direttore Sede **ADSP** Carrara, ad assistere alla conferenza stampa ed all' evento anche il Sindaco di Carrara **Francesco De Pasquale**, il Comandante della Capitaneria di Porto Antonio Masiello, il Colonnello della GdF Luca Formica, l' Assessore Paolo Balloni del Comune di Massa. «L' Algeria ci ritiene un partner affidabile e noi puntiamo a diventare il player numero uno per questo Paese, lavorando per creare un sistema logistico integrato che coinvolga tutta la catena di distribuzione», ha detto Michele Giromini. «È fondamentale - continua - che il terminal di Marina di Carrara sia gestito in modo efficiente, grazie anche alla collaborazione con l' **Adsp**. Noi crediamo nello sviluppo dei traffici in questo scalo, che già stanno riprendendo in modo molto soddisfacente. Si tratta di un percorso virtuoso, iniziato con l' acquisizione del terminal sulla banchina Taliercio, una parte che mancava, che può portare ricchezza ed occupazione in tutto questo territorio».



Primo scalo per la nave algerina Djanet nel porto di Marina di Carrara

Redazione

La portacontainer, arrivata ieri, ripartirà questa sera con destinazione Algeri. Sommariva: "Siamo in una fase nuova per la vitalità del porto" . Marina di Carrara - La nuova nave portacontainer Djanet , di proprietà della compagnia CNAN-Med, è arrivata ieri nel porto di Marina di Carrara da dove ripartirà questa sera, destinazione Algeri, con un carico di 1.100 Teu. Il comandante Farid Debbouz ha condotto la nave nel suo viaggio inaugurale nell' ambito della sua attività regolare che collega i principali porti della sponda meridionale della costa occidentale Mediterraneo. La Djanet, lunga 171 metri e larga 24, con una capacità di 22.883 tonnellate e 1500 Teu, è stata destinata al servizio denominato SIFAX per Spagna, Italia, Francia, Algeria ed è affiancata da un' altra nave al fine di garantire un regolare trasporto verso queste destinazioni, compresa Marina di Carrara, che consentirà di fidelizzare i clienti del territorio algerino e rassicurarli sulla continuità del servizio. La Djanet si aggiunge alle altre 4 navi che scalano il porto di Marina di Carrara - Gouraya, Titteri, Tamanrasset, Cirta - utilizzate dal Gruppo Perioli, proprietaria del MDC Terminal. 'Siamo in una fase nuova per la vitalità del porto di Marina di Carrara, anche per la positività e la condivisione con le massime istituzioni del territorio dell' idea di sviluppo dello scalo, in un' ottica costruttiva e sostenibile - ha detto il presidente AdSP, Mario Sommariva -. C' è voglia di crescita da parte degli imprenditori che vi operano. In particolare, assume grande rilevanza il fatto che il porto abbia relazioni dirette e stabili con l' Algeria, in un' ottica di visione mediterranea forte su cui si possono costruire interessanti strategie di lungo termine, commerciali e non solo. Quelli del Nord Africa sono paesi difficili, certo, ma molto importanti per noi, in una fase in cui la situazione geopolitica mondiale, e quindi il mondo dello shipping, sta cambiando a ritmi vertiginosi a seguito della pandemia' 'Il porto di Marina di Carrara sta diventando strategico per i traffici con l' Algeria, il cui governo è proprietario di CNAN Med, nostro socio al 51%. L' Algeria ci ritiene un partner affidabile e noi puntiamo a diventare il player numero uno per questo Paese, lavorando per creare un sistema logistico integrato che coinvolga tutta la catena di distribuzione - ha detto Michele Giromini, ad del Gruppo Perioli che opera anche nel porto della Spezia dal 1908. E' fondamentale che il terminal di Marina di Carrara sia gestito in modo efficiente, grazie anche alla collaborazione con l' AdSP. Noi crediamo nello sviluppo dei traffici in questo scalo, che già stanno riprendendo in modo molto soddisfacente. Si tratta di un percorso virtuoso, iniziato con l' acquisizione del terminal sulla banchina Taliercio, una parte che mancava, che può portare ricchezza ed occupazione in tutto questo territorio'.

Shipping Italy

Marina di Carrara

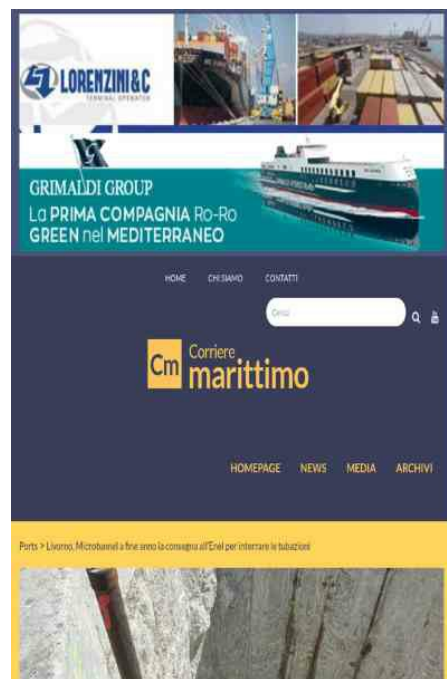
Il porto di Marina di Carrara ha celebrato l' arrivo della nuova nave Djanet di Cnan Med (FOTO)

Marina di Carrara - Anche se in ritardo di alcuni mesi (a causa del Covid-19) rispetto ai programmi di consegna previsti dal cantiere cinese Guangzhou Wenching, la compagnia di navigazione Cnan Med, controllata al 51% dallo stato algerino e partecipata al 49% dal gruppo spezzino Dario Perioli, ha potuto finalmente accogliere la nuova nave portacontainer Djanet celebrando il primo scalo commerciale effettuato nel porto di Marina di Carrara presso il Mdc Terminal. "Così come la sua gemella Cirta, costata anch' essa quasi 30 milioni di dollari e impiegata sulle rotte fra Algeria e Spagna, la nave Djanet lunga 170 metri, larga 24 e con una portata di 1.500 Teu (o 18.000 tonnellate di portata lorda) è già attiva sul servizio regolare che ogni settimana collega il porto di Algeri con Marina di Carrara, proseguendo la rotazione nei porti di La Spezia, a volte **Genova**, Marsiglia, Barcellona e Valencia" ha spiegato Michele Giromini, amministratore delegato di Mdc Terminal. Sottolineando l' importanza di poter disporre di un proprio terminal 'dedicato', Giromini ha detto che l' obiettivo di Cnan Med è quello di affermarsi come il vettore marittimo leader per i traffici con l' Algeria ponendosi al servizio anche di altre compagnie di navigazione. "I traffici stanno crescendo in questi mesi, l' export dall' Italia prevale sull' import dall' Algeria, per cui dovremo essere bravi a utilizzare al meglio le nostre aree portuali" ha aggiunto il manager portuale che prima di guidare il Mdc Terminal era stato a.d. del La Spezia Container Terminal. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, ha sottolineato l' importanza dell' attracco della nuova nave Djanet come "l' arrivo di nuovi investimenti che portano nuovo lavoro. Il porto di Marina di Carrara sta crescendo, nei primi sei mesi del 2021 nell' ordine del +6% in termini di tonnellate movimentate e lo scalo sta dando segnali di vitalità importanti anche in termini di navi approdate e di varietà delle merceologie imbarcate e sbarcate". Non poteva mancare un cenno al potenziamento del trasporto ferroviario da e per le banchine ma soprattutto al futuro Piano regolatore portuale perché quello è "il punto su cui costruire la nuova prospettiva futura dello scalo". Seduto in prima fila ad ascoltare c' era anche il sindaco di Marina di Carrara, Francesco De Pasquale, e questo si spera possa rappresentare una nuova fase di dialogo fra il porto e la città.



Livorno, Microtunnel a fine anno la consegna all' Enel per interrare le tubazioni

14 Jul, 2021 **LIVORNO** - Si avvicina il completamento dei lavori di realizzazione del Microtunnel del **porto** di **Livorno**, opera che una volta realizzata consentirà la rimozione delle tubazioni che dalla Darsena Petroli corrono sino alla Raffineria Eni , attraversando il canale di accesso alla Darsena Toscana, in corrispondenza della Torre del Marzocco. Opera che consentirà di ampliare la larghezza del canale di accesso al **porto** labronico dagli attuali 97 a 120 metri, portando la sua profondità a 16 metri nel centro e a 13 metri sulle sponde, permettendo così il transito di navi più grandi, in attesa della realizzazione della Darsena Europa. La problematica di tenuta idraulica di uno dei due pozzi alle estremità della futura galleria sotterranea, quello cosiddetto di recupero, in prossimità della Calata del Magnale è stata risolta e ad oggi i lavori di scavo sono quasi completati, l' AdSP prevede di "mettere l' opera a disposizione dell' ENEL per l' interrimento dei tubi, entro fine anno". L o ha detto il presidente dell' AdSP, Luciano Guerrieri, aggiungendo che 'i lavori stanno rispettando il cronoprogramma - Ne conseguirà un notevole miglioramento in termini di manovrabilità che attesterà il **porto** ai massimi livelli di accessibilità in sicurezza di navi di grandi dimensioni'. Stamani il sindaco, Luca Salvetti e all' assessora al **Porto**, Barbara Bonciani, si sono recati al cantiere per verificare lo stato di avanzamento dei lavori - " L' attenzione dell' Amministrazione comunale su tutte le questioni portuali - ha detto il sindaco - rimane alta, in particolare su un' infrastruttura come questa che permetterà di governare i processi che ci porteranno nel 2026 alla Darsena Europa'. 'Si tratta di un' opera di grande importanza per il **porto** e per la città di **Livorno** - sottolinea l' assessora Barbara Bonciani - che risponde ad esigenze di competitività e tenuta sociale, per la sua capacità di incidere sul mantenimento e l' attrazione dei traffici portuali. E' una grande soddisfazione constatare che a seguito dei noti problemi intervenuti nel pozzo lato Magnale, i lavori oggi stanno procedendo in modo celere, con grande impegno da parte dell' Autorità di sistema portuale. '.



Livorno: visita del Sindaco e dell' assessora Bonciani ai lavori per il Microtunnel in porto

(FERPRESS) **Livorno**, 14 LUG Il sindaco Luca Salvetti e l'assessora al **Porto** Barbara Bonciani questa mattina si sono recati insieme al presidente dell'Adsp Luciano Guerrieri, al segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale (Adsp MTS) Massimo Provinciali e all'Ing. Enrico Pribaz in **porto**, presso la calata del Magnale per seguire l'attività di completamento dei lavori di realizzazione del Microtunnel, opera di importanza strategica per il **porto** di **Livorno**. La realizzazione del Microtunnel consentirà infatti di allargare il canale di accesso al **porto** labronico dagli attuali 97 a 120 metri, portando la sua profondità a 16 metri nel centro e a 13 metri sulle sponde, permettendo così il transito delle navi di nuova generazione, in attesa della realizzazione della Darsena Europa. Come evidenziato dai tecnici dell'Adsp, il problema della tenuta idraulica del pozzo lato Magnale è stata risolta e ad oggi i lavori di scavo sono quasi completati; entro l'estate si prevede di realizzare la platea armata per poi procedere allo scavo, con talpa meccanica, della galleria di tre metri di diametro di 234 metri di lunghezza e 20 metri sotto il livello del mare che collegherà i due pozzi e che permetterà il passaggio dei tubi ENI. Il presidente Luciano Guerrieri ha spiegato che i lavori stanno rispettando il cronoprogramma, per cui a fine anno saremo in grado di mettere l'opera a disposizione dell'ENI per l'interramento dei tubi. Ne conseguirà un notevole miglioramento in termini di manovrabilità che attesterà il **porto** ai massimi livelli di accessibilità in sicurezza di navi di grandi dimensioni. L'attenzione dell'Amministrazione comunale su tutte le questioni portuali commenta il sindaco Luca Salvetti rimane alta, in particolare su un'infrastruttura come questa che permetterà di governare i processi che ci porteranno nel 2026 alla Darsena Europa. Si tratta di un'opera di grande importanza per il **porto** e per la città di **Livorno** sottolinea l'assessora Barbara Bonciani che risponde ad esigenze di competitività e tenuta sociale, per la sua capacità di incidere sul mantenimento e l'attrazione dei traffici portuali. E' una grande soddisfazione constatare che a seguito dei noti problemi intervenuti nel pozzo lato Magnale, i lavori oggi stanno procedendo in modo celere, con grande impegno da parte dell'Autorità di sistema portuale.



Visita ai lavori del Microtunnel in porto

Redazione

LIVORNO Visita ai lavori per il Microtunnel nel porto di Livorno questa mattina, da parte del sindaco Luca Salvetti e dell'assessora al Porto Barbara Bonciani. Insieme al presidente e segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno settentrionale Luciano Guerrieri e Massimo Provinciali e all'ing. Enrico Pribaz, si sono recati alla calata del Magnale per seguire l'attività di completamento dei lavori di realizzazione del Microtunnel, opera di importanza strategica per il porto di Livorno. La realizzazione del Microtunnel consentirà infatti di allargare il canale di accesso al porto labronico dagli attuali 97 a 120 metri, portando la sua profondità a 16 metri nel centro e a 13 metri sulle sponde, permettendo così il transito delle navi di nuova generazione, in attesa della realizzazione della Darsena Europa. Come evidenziato dai tecnici dell'Adsp, il problema della tenuta idraulica del pozzo lato Magnale è stata risolta e ad oggi i lavori di scavo sono quasi completati; entro l'estate si prevede di realizzare la platea armata per poi procedere allo scavo, con talpa meccanica, della galleria di tre metri di diametro di 234 metri di lunghezza e 20 metri sotto il livello del mare che collegherà i due pozzi e che permetterà il passaggio dei tubi Eni. Il presidente Luciano Guerrieri ha spiegato che i lavori stanno rispettando il cronoprogramma, per cui a fine anno saremo in grado di mettere l'opera a disposizione dell'Eni per l'interramento dei tubi. Ne conseguirà un notevole miglioramento in termini di manovrabilità che attesterà il porto ai massimi livelli di accessibilità in sicurezza di navi di grandi dimensioni. L'attenzione dell'Amministrazione comunale su tutte le questioni portuali commenta il sindaco Luca Salvetti rimane alta, in particolare su un'infrastruttura come questa che permetterà di governare i processi che ci porteranno nel 2026 alla Darsena Europa. Si tratta di un'opera di grande importanza per il porto e per la città di Livorno sottolinea l'assessora Barbara Bonciani che risponde ad esigenze di competitività e tenuta sociale, per la sua capacità di incidere sul mantenimento e l'attrazione dei traffici portuali. E' una grande soddisfazione constatare che a seguito dei noti problemi intervenuti nel pozzo lato Magnale, i lavori oggi stanno procedendo in modo celere, con grande impegno da parte dell'Autorità di Sistema portuale.

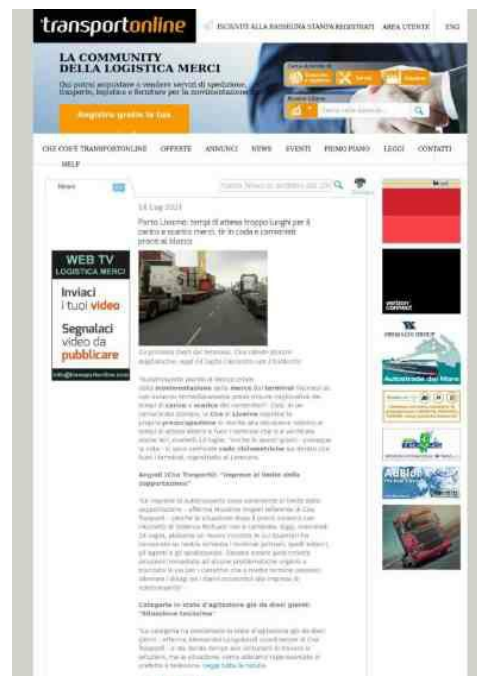


Transportonline

Livorno

Porto Livorno: tempi di attesa troppo lunghi per il carico e scarico merci, tir in coda e camionisti pronti al blocco

La protesta fuori dai terminal. Cna chiede misure migliorative, oggi 14 luglio l'incontro con l'Authority. "Autotrasporto pronto al blocco totale della movimentazione della merce dai terminal livornesi se non saranno immediatamente prese misure migliorative dei tempi di carico e scarico dei contenitori". Così, in un comunicato stampa, la Cna di Livorno esprime la propria preoccupazione in merito alla situazione relativa ai tempi di attesa dentro e fuori i terminal che si è verificata anche ieri, martedì 13 luglio. "Anche in questi giorni - prosegue la nota - si sono verificate code chilometriche sia dentro che fuori i terminal, soprattutto al Lorenzini. Angioli (Cna Trasporti): "Imprese al limite della sopportazione" "Le imprese di autotrasporto sono veramente al limite della sopportazione afferma Massimo Angioli referente di Cna Trasporti perché la situazione dopo il primo incontro con l'Autorità di Sistema Portuale non è cambiata. Oggi, mercoledì 14 luglio, abbiamo un nuovo incontro in cui Guerrieri ha convocato su nostra richiesta i terminal portuali, quelli esterni, gli agenti e gli spedizionieri. Devono essere però trovate soluzioni immediate ad alcune problematiche urgenti e tracciata la via per i correttivi che a medio termine possano alleviare i disagi ed i danni economici alle imprese di autotrasporto". Categoria in stato d'agitazione già da dieci giorni: "Situazione tesissima" "La categoria ha proclamato lo stato d'agitazione già da dieci giorni afferma Alessandro Longobardi coordinatore di Cna Trasporti - e sta dando tempo alle istituzioni di trovare le soluzioni, ma la situazione, come abbiamo rappresentato al prefetto è tesissima.



Dal 25 in carica, poi la scelta dalla terna

Le audizioni dei candidati alla poltrona di presidente non prima del prossimo autunno

L'Ammiraglio ispettore Giovanni Pettorino prenderà possesso ufficialmente delle sue funzioni di Commissario Straordinario dell'AdSP del medio Adriatico dal 25 luglio prossimo. Il 24 scade il suo mandato alla guida delle capitanerie di porto nazionali e, prima della nomina anconetana, il suo piano era di mettersi a riposo. Il suo lavoro in città inizierà in pratica alla vigilia della scadenza dei termini per presentare le manifestazioni d'interesse da parte dei papabili candidati alla presidenza, fissata per il 26 luglio. Da quella lista il governo, nello specifico il ministro competente dovrà individuare la terna e poi sottoporre la sua scelta al gradimento dei due presidenti di Regione, Marche e Abruzzo. Insomma il solito iter già affrontato nei primi mesi del 2021 per arrivare alla nomina di Matteo Africano, poi saltato all'ultimo ostacolo, ossia una delle due Commissioni parlamentari competenti (Senato). Detto che l'attività delle Camere in agosto è ferma, le audizioni del prescelto potrebbero slittare, visti i tempi tecnici, al prossimo autunno. Considerate le esigenze e la fretta che tutti hanno per sistemare la casella dell'AdSP del Medio Adriatico l'iter dovrebbe essere più snello rispetto al precedente. p.cu.



Acquaroli e Giampieri, quei presidenti come cane e gatto e i mesi da separati durati troppo. Ecco cosa è successo tra i due

di Andrea Taffi

ANCONA - Nel polverone politico e nel gioco delle parti si fa fatica a districarsi. Adesso poi che volano gli stracci e che il porto ha subito il downsize dei finanziamenti del Mit, figuriamoci. Ci sono però degli elementi oggettivi su cui si potrebbero fare delle riflessioni per sintetizzare i possibili concorsi di colpa intervenuti e le zone d'ombra tra Francesco Acquaroli e Rodolfo Giampieri, due presidenti che non si sono mai amati tanto fino a diventare cane e gatto. Partiamo dall'inizio: dal 21 settembre scorso quando Acquaroli diventa governatore e sei giorni dopo scade la call del ministero per i candidati alla locale presidenza **AdSP**. Domanda al centrodestra Domanda per il centrodestra delle Marche e dell'Abruzzo: come mai nessuno dei tanti (commissari, neoconsiglieri regionali, analisti, spin doctor, parlamentari locali e non) si è accorto che c'era una poltrona strategicamente disponibile in cui bisognava mettere in corsa un elemento di alto profilo? Questo è il primo peccato originale della storia. Le schede light Siamo nei giorni in cui il governo chiama le Regioni e chiede le schede dei progetti da valutare per il Recovery Plan in gestazione. L'Autorità portuale manda le schede alla Regione e la Regione le invia al ministero. Ma chi segue i progetti? Perché sono progetti con le gambe un po' corte, non maturi tecnicamente: chi segue e ne veglia a Roma il corso? Oggi la Regione dice: toccava al porto. Il porto dice: sono loro che dovevano spingere dopo che li avevano consegnati. Chi bazzica Roma non ha dubbi: riconosciuto che lo scorso autunno c'è stata grande confusione in questo palleggio, spetta ai presidenti di **AdSp** fare la fila alla direzione porti e alla struttura tecnica di missione Mit guidata dal professor Catalano. La scadenza del contratto Siamo arrivati a cavallo della scadenza di Giampieri: filtra l'imboscata del Pd che fa finta di non sapere della candidatura di Carrabs. Giampieri indebolito cerca e ottiene sponde a Roma, dalla Lega a Fincantieri. Ma capisce che il ministro De Micheli lo ha venduto ai Cinque Stelle: non sta meglio FdI che si accorge di non avere suoi candidati. Evento disgraziato nella confusione, non di secondo piano: il segretario di **AdSP** Paroli finisce in malattia con un problema molto serio. Due mesi fuori: dicembre e gennaio. Per chi conosce le cose di Ancona sa bene che il livornese Paroli (ieri nel profilo lo abbiamo etichettato pisano: gli restituamo i natali corretti) è una figura di spessore. Il ponte di Palazzo Chigi Il 13 di gennaio quando sventola la prima bozza di Pnrr sul ponte di Palazzo Chigi, Ancona respira: c'è l'Ultimo miglio del porto. Risale il Covid verso la terza, tremenda ondata. Acquaroli viene risucchiato, Giampieri ottiene la seconda proroga, sine die stavolta per le norme Covid. Qui il secondo mistero: come sia stato possibile che il governatore delle Marche e il presidente dell'Autorità portuale si incontrino seduti il 19 febbraio, a 5 mesi esatti dal cambio di inquilino a palazzo Raffaello e 4 dalla nomina della giunta. Clamoroso. A febbraio sono già partite le gomitate a Roma per arrivare all'ultimo rettilineo in vantaggio per la presidenza. A marzo c'è un secondo incontro Acquaroli-Giampieri, in Regione si inizia a parlare di cassetti vuoti al porto e il 23 Giampieri, nel dubbio, scrive ad Acquaroli e Marsilio: «Ritengo di condividere la forte preoccupazione - scrive - e la necessità di mettere in atto ogni iniziativa per assicurare il riconoscimento degli investimenti necessari». Tutto giusto ma è il 26 marzo: tardi. I governatori la ignorano, resterà lettera morta. E quando ad aprile dal secondo Pnrr va fuori l'ultimo miglio (per rientrare nel piano triennale, per fortuna) la frittata è ormai fatta. Il cerchio al contrario si chiude con la nomina di

The screenshot shows the top part of the Corriere Adriatico website. The main headline is "Acquaroli e Giampieri, quei presidenti come cane e gatto e i mesi da separati durati troppo. Ecco cosa è successo tra i due". Below the headline is a photograph of two men, Francesco Acquaroli and Rodolfo Giampieri, wearing face masks. To the right of the main article, there are several smaller news snippets under the "MARCHE" section, including one about a woman named Stefania and another about a man named Stefano. At the bottom of the screenshot, there is a section titled "LA RICOSTRUZIONE" with a table of projects and a "GUIDA ALLO SHOPPING" section.

Africano e inizia la guerra per bande in Parlamento che affonderà l'ingegnere nato Cinque Stelle e diventato FdI. A ognuno le sue riflessioni. Alle Marche il suo decimo commissario dopo sei partiti e tre Confindustrie. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Morandi Group augura buon vento al Commissario Straordinario Pettorino

Andrea Morandi: 'Lavoro e sicurezza al primo posto e l'arrivo in piena stagione turistica è di buon auspicio'

'Il nostro Gruppo è ben felice di accogliere il Commissario Straordinario Pettorino - ha dichiarato Andrea Morandi CEO di Morandi Group - un graditissimo ritorno nello scalo dorico. Giovanni Pettorino e Matteo Paroli Leggendo le prime informazioni a mezzo stampa sono ben contento che l'Ammiraglio Pettorino abbia messo fra le sue priorità la difesa del lavoro portuale e della sicurezza . Un uomo di grande esperienza nazionale e profondo conoscitore del territorio che potrà traghettare bene l'infrastruttura portuale dopo mesi di stallo. Fondamentale sarà il dialogo con tutta la Port Community che manca da mesi e che sarà determinante affinché la più importante industria della regione inizi una fase di rilancio, anche in sinergia con l'Aeroporto e l'Interporto . Il nostro Gruppo presente da oltre un secolo nel Porto di Ancona oggi punta molto sullo sviluppo dell' area commerciale e del traffico con la Grecia che rappresenta l'internazionalità vera del nostro scalo. L'arrivo dell'Ammiraglio Pettorino, in piena stagione turistica e dopo il terribile periodo del lockdown, non può che essere di buon auspicio per lo sviluppo economico della città di Ancona e della regione Marche'.

The screenshot shows the website interface for adriaeco.eu. At the top, there is a navigation menu with links for 'Home', 'Notizie e contatti', 'Dati e dati', 'Come abbonarsi', and 'Stagia i giorni'. Below the navigation is a search bar and a main menu with categories: 'FOCUS AZIENDE', 'DOSSIER', 'AREE ADRIATICO', 'TURISMO', 'FINANZIAMENTI E BANDI', and 'REBRICHE'. The main content area features the article title 'Il Morandi Group augura buon vento al Commissario Straordinario Pettorino' with a sub-headline 'Il Morandi Group augura buon vento al Commissario Straordinario Pettorino'. A photo of Andrea Morandi is displayed. To the right, there is a sidebar with a 'Ha 53 anni ma ne dimostra 27' section, 'articoli recenti' including 'Indagare Sostenibile: il Decreto semplificazioni 2021 è un'occasione da non perdere', and 'Podcast: a volte "si, quando"', and 'i più letti' section with 'La corte internazionale'.

E' stato direttore marittimo Marche

Nato a Roma il 24 luglio del 1956, Giovanni Pettorino diventerà ufficialmente Commissario dell'Autorità di Sistema dei Porti del Medio Adriatico il giorno dopo il suo 65° compleanno. Sposato, con due figli, si è laureato in scienze politiche alla 'Sapienza' di Roma. La sua carriera professionale è iniziata all'inizio degli anni '80 e lo ha visto impegnato, a vari livelli, in tanti porti nazionali fino al settembre 2010, quando ha ricevuto l'incarico di Direttore Marittimo nelle Marche di capo del porto di Ancona, compreso il ruolo di presidente del circolo ufficiali della marina militare anconetana. © Riproduzione riservata

il Resto del Carlino
ANCONA

DIRIGERE: BOLOGNA COVID-19 BOLLETTINO COVID-19 MARCHE NOTIZIE SENSI BORSA DA VENTURE CALENDARIO NERE A MEDIORE DENARIE

CRONACA SPORT COSA FARE POLITICA ECONOMIA CULTURA SPETTACOLI EDIZIONI

Comunicazione: Cias Fari - Sport

Home > Ancona > Cronaca > **E' stato Direttore Marittimo Marche**

E' stato direttore marittimo Marche

IL CURRICULUM PUBBLICATO 15 luglio 2021

Nato a Roma il 24 luglio del 1956, Giovanni Pettorino diventerà ufficialmente Commissario dell'Autorità di Sistema dei Porti del Medio Adriatico il giorno dopo il suo 65° compleanno. Sposato, con due figli, si è laureato in scienze politiche alla 'Sapienza' di Roma. La sua carriera professionale è iniziata all'inizio degli anni '80 e lo ha visto impegnato, a vari livelli, in tanti porti nazionali fino al settembre 2010, quando ha ricevuto l'incarico di Direttore Marittimo nelle Marche di capo del porto di Ancona, compreso il ruolo di presidente del circolo ufficiali della marina militare anconetana.

0 Fanpostazioni ricevute:

Pettorino, il ritorno del

"Prenderò il comando dell'Authority dopo il 24 luglio. Volevo riposarmi, ma quando il ministro mi ha chiamato non potevo dire no"

PIERFRANCESCO CURZI

di Pierfrancesco Curzi "Pochi minuti fa, prima di scendere per questa conferenza stampa, ho parlato col Ministro (Giovannini, a capo delle Infrastrutture, ndr.) il quale mi ha rassicurato: il governo vuole investire sul porto di Ancona e lavorerà col massimo impegno per recuperare ulteriori risorse. Il presidente della Regione Marche vorrebbe un Presidente e non un Commissario alla guida dell'Autorità portuale? È normale sia così, lo capisco". Non è cambiato l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale delle capitanerie di porto italiane per altri nove giorni prima di assumere il ruolo di Commissario...

di Pierfrancesco Curzi "Pochi minuti fa, prima di scendere per questa conferenza stampa, ho parlato col Ministro (Giovannini, a capo delle Infrastrutture, ndr.) il quale mi ha rassicurato: il governo vuole investire sul porto di Ancona e lavorerà col massimo impegno per recuperare ulteriori risorse. Il presidente della Regione Marche vorrebbe un Presidente e non un Commissario alla guida dell'Autorità portuale? È normale sia così, lo capisco". Non è cambiato l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale delle capitanerie di porto italiane per altri nove giorni prima di assumere il ruolo di Commissario Straordinario per l'Autorità del Sistema Portuale del Medio Adriatico. Ancona lo aveva lasciato con la stessa verve, lo stesso impegno e la stessa forma fisica otto anni fa e lo ritrova pronto per il nuovo incarico di traghettatore in attesa della nuova nomina alla presidenza dopo il pasticciaccio brutto del candidato bocciato in Commissione Senato, Matteo Africano: "Prenderò il comando del ruolo ad Ancona dopo il 24 luglio, quando terminerò il mio lavoro a Roma _ ha aggiunto Pettorino _. Volevo riposarmi, ma mi sono messo a disposizione. Quanto tempo resterò? Non lo so, ma di sicuro fino al prossimo autunno osservando tempi e modalità. Sono felice di essere tornato qui dove nel 2013 ho lasciato tanti amici". Da sette mesi il porto di Ancona, e di conseguenza anche gli altri 4 che rientrano nelle sue competenze tra Marche e Abruzzo (Pesaro, San Benedetto, Ortona e Pescara) è fermo. Un trauma con serie conseguenze nel momento in cui serviva lo slancio per una serie di progetti. Gli uffici della sede centrale son pieni, ma di lavoro reale ce n'è poco: "Il mio è un ruolo di Commissario Straordinario _ ha specificato Pettorino _ e mi atterrò ai dettami. Datemi il tempo di capire cosa succede e quali sono le priorità dello scalo dorico e mi metterò subito al lavoro. Stasera (ieri sera, ndr.) incontrerò il governatore delle Marche e poi farò lo stesso col collega dell'Abruzzo. I porti non si possono fermare e io li terrò vivi. Questo ruolo l'ho già ricoperto, so cosa devo fare. Voglio restare ad Ancona il meno possibile, significa che la politica ha trovato un nuovo presidente in grado di pianificare lo sviluppo di uno scalo strategico per il Paese". Al di là delle questioni politiche, a tenere banco adesso sono le proteste da parte dei cittadini sull'ordinanza emessa un mese fa dall'Autorità portuale con una serie di limitazioni che non sono andate giù. La linea di Pettorino non cambia: "Il porto è un luogo di lavoro prima di tutto _ ha confermato l'ammiraglio _, ci vogliono cautela e sicurezza per le persone, specie in un porto come quello di Ancona dentro la città. È impossibile derogare sulla sicurezza. La Lanterna Rossa? Sono arrivato oggi ad Ancona e inizierò a occuparmene appena preso possesso del mio incarico. Datemi tempo di leggere e studiare". Infine il ruolo di segretario generale, con Matteo Paroli in scadenza di contratto, il 31 luglio: "Lo ringrazio. È una



grande persona e un impareggiabile professionista, ma il successore non lo posso nominare io, spetterà al futuro presidente".



Porto di Ancona, Pettorino, garantirà la continuità dei lavori dei nostri scali

Lo staff mi sarà di grande aiuto, un ringraziamento particolare all'uscente Segretario Paroli

Si è presentato in divisa l'Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Centrale. 'Sono in divisa poiché ricopro al momento, ancora il mio incarico di Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - ha sottolineato l'Ammiraglio Pettorino - che scadrà il 24 luglio prossimo. Conosco bene Ancona perché ho già lavorato in questo scalo e insieme all'infrastruttura ho piena coscienza di quelle che sono le esigenze e le caratteristiche di questa bellissima città. Com'è noto da oggi sarò il Commissario dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Centrale e il mio compito sarà di lavorare immediatamente sulle questioni prioritarie. So bene quanto gli anconetani e i marchigiani in genere amino l'area portuale così ricca di storia e cultura, ma allo stesso tempo sono conscio che ben 6.500 persone lavorano qui e, in alcuni casi, con mansioni e operatività che richiedono elevati standard di sicurezza. Garantire la continuità dei lavori portuali sarà quindi l'obiettivo principale e, inoltre, ho già intrapreso una serie di rapporti con il Ministro Giovannini che, peraltro mia ha nominato, per discutere sugli assi di finanziamento del PNRR dedicati agli scali da noi gestiti da Pesaro a Ortona. Ho 44 anni di carriera alle spalle e serenamente affermo che la squadra che mi è stata data per gestire questa breve fase di transizione è di altissimo livello e mi sarà di grande aiuto. A tal proposito voglio ringraziare il Segretario Matteo Paroli che dall'1 agosto prenderà servizio a Livorno, proprio lui, nel giro di queste poche settimane riuscirà a darmi tutti gli elementi affinché io possa svolgere il miglior lavoro possibile. Poi il testimone passerà a tutto lo staff che, come ho già detto, mi sarà di grande aiuto nei prossimi mesi'. Gabriele Costantini



Porto di Ancona, Pettorino: Lavorerò per garantire la continuità operativa

Capire le attuali necessità dei porti che compongono l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e lavorare per garantire continuità nelle attività dell'Ente anche nel periodo di commissariamento. Questi i primi due obiettivi del Commissario straordinario **Adsp** mare Adriatico centrale, Ammiraglio Ispettore Giovanni Pettorino, Comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, che ha incontrato oggi i media nella sede dell'**Adsp** insieme al Segretario generale Matteo Paroli. 'I porti non si fermano - ha detto l'Ammiraglio Pettorino ai giornalisti -, sono centri nevralgici dell'economia e delle comunità. Sono luoghi di lavoro in cui deve essere inderogabile la sicurezza di coloro che vi operano dentro ai quali è necessario coniugare il compito produttivo con la fruibilità da parte della cittadinanza. Con questi orizzonti, compito dell'Autorità di sistema portuale è garantire che ci sia lo spirito di servizio, nella massima collaborazione e ascolto, verso le realtà portuali e i cittadini perché i porti saranno fondamentali nella ripresa dall'emergenza sanitaria. Un ruolo di resilienza che va perseguito quotidianamente, con l'impegno di tutti'. L'Ammiraglio Pettorino ha ricordato ai giornalisti il 'proficuo e sereno periodo' vissuto nelle Marche nel ruolo di Comandante regionale e Comandante del porto di Ancona dal settembre 2010 ad ottobre 2013. Fra i primi impegni dell'Ammiraglio Pettorino, l'incontro con le massime istituzioni dei territori. Fra i temi affrontati in conferenza stampa sul porto di Ancona, quello del ruolo dell'Autorità di sistema portuale nell'affiancare lo sviluppo dei settori trainanti dello scalo, come traffici passeggeri e merci, cantieristica, crociere, e quello dei fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza. L'Ammiraglio Pettorino ha detto di aver avuto oggi rassicurazioni dal Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sulla possibilità di ampliare la quota di risorse destinata ad Ancona.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Amazon all'Interporto è ormai realtà, Coltorti: "Una svolta per il Centro Italia"

ROMA - «La realizzazione all'interno dell'Interporto Marche, nel territorio di Jesi, del centro logistico di Amazon è ormai realtà. Si tratta di un grande progetto, iniziato in sordina per non bruciare la trattativa, che porterà in territorio marchigiano il principale centro logistico del colosso dell'e-commerce, destinato a servire anche le vicine regioni Abruzzo, Umbria e Romagna». Lo scrive in una nota Mauro Coltorti (M5S), presidente della Commissione Lavori pubblici, Infrastrutture e Trasporti del Senato. «La posizione scelta è strategica perché l'Interporto è collegato tramite ferrovia ad Ancona ed è sulla direttrice Roma-Ancona, in corso di raddoppio, anche grazie ai fondi del Pnrr. L'infrastruttura è collegata anche alla ferrovia adriatica che permette un rapido scambio con il nord e il sud del versante adriatico, ed è contigua alla superstrada Ancona-Roma, il cui raddoppio verrà completato a breve e alla Autostrada A14. Ma, aspetto forse ancora più importante, è la vicinanza all'Aeroporto delle Marche e al porto di Ancona, il principale dell'adriatico con un fondale naturalmente profondo in grado di ospitare anche grandi navi. Dunque una scelta logistica strategica di ampio respiro che apre enormi prospettive occupazionali per i nostri giovani: si parla di un migliaio di posti di lavoro escluso l'indotto. Il Movimento 5 Stelle ha sempre lavorato per spianare la strada a questa realizzazione: il Ministero dell'Ambiente, quando era ministro Sergio Costa, e il Comune di Jesi, con il sindaco Massimo Bacci, hanno preparato con celerità i documenti necessari permettendo di concretizzare la volontà dell'impresa. Tutti sono consci della rilevanza dell'investimento per la regione, inclusa quella parte profondamente ferita dal terremoto, resa però più vicina dall'implementazione della SS Salaria in corso di completamento. Una notizia epocale a cui il Movimento 5 Stelle ha dato tutto l'appoggio possibile».



Il Commissario dell'Autorità portuale Pettorino: Il mio incarico temporaneo. Nel porto spazio per lavoro in sicurezza e fruibilità

4' di lettura Ancona 14/07/2021 - L'Ammiraglio Pettorino alla stampa: ' Il Ministero vuole investire su Ancona, in arrivo altri fondi oltre ai 20 milioni del Pnrr' 'Il porto un luogo di lavoro, la sicurezza è la priorità, ma ci sono spazi e margine per fruizione dell'area storica' Si presenta in divisa l'ammiraglio Giovanni Pettorino, essendo ancora il Comandante del generale delle Capitanerie di Porto, carica che lascerà il 24 luglio per raggiunti limiti d'età. Trovandosi in Ancona il futuro commissario dell'Autorità portuale ha voluto incontrare la stampa per introdurre il suo prossimo mandato alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Mi vedete in divisa perchè avevo deciso di visitare tutti i 288 presidi della Guardia Costiera durante il mio periodo di Comando e di visitare per ultima la Seziomare Falconara Spiega l'Ammiraglio Pettorino Ma il destino ha voluto che invece tornassi in questo territorio con un'altra veste. **UN INCARICO TEMPORANEO** Un ritorno quello del Comandante Pettorino nelle Marche e ad Ancona, dove l'ammiraglio aveva ricoperto dal 2010 al 2013 l'incarico di Direttore Marittimo delle Marche e di Capocompartimento marittimo e Capocompartimento aerea e Capitaneria del Porto di Ancona. Per me è un piacere tornare ad Ancona. In questo momento della mia vita avrei pensato di iniziare un periodo di riposo, avendo raggiunto il limite di età, ma dopo 44 anni di servizio la mia carriera avrà una piccola appendice, appendice che ritengo non dovrà essere troppo lunga, questo per il bene della Autorità di Sistema di Ancona spiega Pettorino che risponde interrogato anche sui dubbi del Presidente della Regione Acquaroli sulla nomina di un Commissario. Un presidente di Regione ha tutte le ragioni di chiedere un Presidente e non un Commissario. Il Commissario è una condizione di carattere evidentemente transitorio. Sono qui per garantire la continuità delle attività di lavoro e rassicurerò il Presidente questa sera quando lo incontrerò. **FRUIBILITÀ DEL PORTO** Pettorino dà anche una sua lettura del tema della fruibilità del porto antico, argomento tornato alla ribalta con il divieto di accesso a biciclette e monopattini (Qui l'articolo sulla manifestazione). I porti sono posti di lavoro. Ogni giorno lavorano qui 6500 persone, la sicurezza e l'incolumità viene prima di tutto. Quello di Ancona è il classico porto italiano, dentro la città. Tra l'altro Ancona non ha un lungo mare e l'accesso al porto è qualcosa che i cittadini sentono. Bisogna mettere insieme lavoro e fruibilità, senza mai derogare alla sicurezza. Gli spazi e i margini ci sono. **LA LANTERNA ROSSA** In merito alla riapertura della Lanterna Rossa il futuro commissario dichiara che è ancora troppo presto per pronunciarsi: Lanterna ha una sua storia che risale al 1700, poi durante l'assedio di Ancona Ammiraglio Persano la distrusse con una cannonata, ma la base è ancora quella originale. Su quella zona storica del porto si possono fare tanti ragionamenti. È una zona meritevole di attenzione e programmazione, che deve vedere tutta la partecipazione di tutta la città. **FINANZIAMENTI AL SISTEMA DI AUTORITÀ PORTUALE** Importante anche il commento sui soli venti milioni destinati al Piano nazionale ripartenza e resilienza destinati al porto di Ancona. Il Ministro mi ha assicurato che governo vuole investire su Ancona. A breve la conferenza dedicata approverà un piano generale e lavoreremo per il recupero di ulteriori risorse a quei venti milioni assegnati. **L'IMPEGNO DEL COMMISSARIO** Si insedierà quindi dal 23 luglio il Commissario Pettorino che premette: Adesso ci mettiamo al lavoro. I porti non si fermano, non si sono mai fermati neanche durante i lock down. Dai porti italiani entrano ed escono il 90% delle merci del nostro paese. Le Autorità di sistema sono il centro nevralgico e devono funzionare



anche quando ci sono i Commissari , non è la mia prima esperienza quindi so quale è il mio compito. Ovviamente vanno affrontate prima le emergenze e poi le urgenze (ci sono sempre delle emergenze). Sarà fatta in maniera graduale un'analisi delle problematiche non ancora concluse. Mi metterò subito a lavoro



vedendo quali sono le cose che necessitano da subito di immediato intervento per iniziare. UN FUTURO IN AUTORITÀ PORTUALE? Con un futuro così incerto e difficoltoso per la nomina del Presidente di Autorità Portuale, che ha portato infatti alla scelta di un Commissario, è nata in molto l'idea di una possibile nomina proprio dell'attuale commissario, ma Pettorino smentisce: La legge Madia non consente di ricoprire questa carica da pensionato e credo sia una legge giusta. In 44 anni ho maturato una serie di competenze da mettere a disposizione del mio Paese, ma arriva anche il momento di fare il marito e il nonno a tempo pieno .

Infrastrutture, Cna in pressing sulla Regione

4' di lettura Ancona 14/07/2021 - 'Ci aspettiamo che in 5 anni vengano realizzate la viabilità portuale di Ancona, il raddoppio della ferrovia Orte - Falconara e il completamento della Quadrilatero'. È l'impegno che CNA di Ancona ha chiesto direttamente all'assessore regionale alle Infrastrutture, Francesco Baldelli, in un incontro diretto sul tema delle infrastrutture. Una vera e propria pressione di CNA sull'assessorato regionale, in continuità con il lavoro che da anni l'Associazione fa per evitare che la Politica, fra un cambio di Amministrazione e l'altra, perda il focus sul tema. Un lavoro di concertazione fra Imprese e Regione oggi ancora più importante di fronte a tante risorse con un orizzonte di spesa breve e certo (5 anni secondo i piani del PNRR) e su cui tutti sono chiamati nel fare fronte comune. Dopo il confronto avuto con i protagonisti del settore all'aeroporto nel dicembre del 2019, la CNA ha deciso di tornare con forza sul tema, ponendolo al centro del Congresso Territoriale di sabato 10 luglio e tornando a rimarcare l'importanza di sfruttare al meglio l'opportunità storica offerta dalle risorse europee nell'incontro di martedì 13 luglio con l'Assessore alle infrastrutture della Regione Marche, Baldelli. Un confronto proficuo fra i vertici dell'Associazione e l'Assessore Regionale, lontano da microfoni e dai riflettori ma ben orientato a puntualizzare le priorità delle imprese sul tema infrastrutture. Si è tratto del primo impegno per il rieletto presidente territoriale, Maurizio Paradisi che come primo passo del nostro mandato ha voluto proprio rimarcare l'attenzione dell'Associazione sul tema infrastrutturale. Dal confronto fra CNA e Regione è emerso con chiarezza come il territorio delle Marche e più specificatamente della provincia di Ancona può e deve fare quello scatto in avanti portando a casa nei prossimi 5 anni almeno tre interventi fondamentali che possono riscattare l'onestà e l'operosità dei suoi imprenditori e cittadini: il completamento della viabilità portuale; il raddoppio della ferrovia Orte - Falconara; il completamento della Quadrilatero, ossia tre interventi che produrrebbero a cascata altrettante spinte evolutive sulla funzionalità dell'interporto e sulla fruibilità dello stesso aeroporto. Alla ricerca di 100 milioni per i lavori del porto di Ancona, la cui centralità non deve essere messa in discussione e rispetto al quale non è il momento di cercare un capro espiatorio rispetto al Commissariamento ma bisogna lavorare compatti per presentare progetti cantierabili e completare l'iter necessario per offrire una soluzione veloce e sicura alle merci e ai passeggeri che transitano in quell'area. Per l'arretramento della ferrovia adriatica serve acquisire documentazioni più precise rispetto agli studi di fattibilità in essere ed approfondire il tema sfruttando al massimo il tavolo di lavoro interregionale già avviato dallo stesso Assessore Baldelli che coinvolge Abruzzo, Molise, Puglia e Emilia Romagna. Un lavoro di concertazione finalizzato a valutare il potenziamento del corridoio europeo verso sud, che possa condurre alla realizzazione dell'alta velocità Bologna-Bari, con le opportunità e le complessità che tale prospettiva potrebbe generare per il nostro territorio. Più realistico ed immediatamente cantierabile invece appare il tanto agognato raddoppio del tratto ferroviario Orte-Falconara, che in quanto a centralità strategica non è secondario ad altre infrastrutture, perché oltre a rappresentare un vettore che alimenta la mobilità sostenibile nella trasversale appenninica, il suo potenziamento inserito quasi per intero nelle opere del PNRR, porterà un sensibile miglioramento nei tempi di percorrenza di circa un'ora, purché si trovino risorse anche per il tratto Fabriano Fossato di Vico, da recuperare nel contratto di programma. In ultimo, ma non per importanza, la necessità di fare tutti gli sforzi possibili per recuperare le risorse necessarie al completamento delle opere previste dalla Quadrilatero Spa, che consistono in infrastrutture





grandi arterie disposte a pettine nel pesarese, in primis la Fano - Grosseto. Siamo molto soddisfatti dell'incontro avuto con l'Assessore Baldelli ha sottolineato il presidente CNA Maurizio Paradisi -. Le opportunità che si aprono per le Marche e per la provincia di Ancona con il PNRR sono uniche ed imperdibili. Confidiamo che quanto illustrato dall'Assessore si traduca nel più breve tempo possibile in operatività e risultati. Le premesse sulla centralità delle opere strategiche sono sempre più attuali, ed ogni giorno che passa l'isolamento viario diventa un macigno insostenibile da sopportare, poiché mina la competitività di coloro che tentano di esportare i loro prodotti o investire nel circuito turistico ha rimarcato il direttore CNA Ancona, Massimiliano Santini -. Il quadro che abbiamo di fronte è ben noto a da tempo, nonostante le Marche ed in particolare Ancona sia un terminale fondamentale di almeno due corridoi europei.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Pettorino torna ad Ancona: «Porto aperto? E' un luogo di lavoro, prima la sicurezza»

Le prime parole di Giovanni Pettorino, comandante generale della Guardia Costiera ed ex numero uno della capitaneria di porto dorica. E' il commissario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

E' arrivato nella sede dell' Autorità Portuale in divisa, perché proprio questa mattina a Falconara ha ultimato il giro di visite ai presidi della Guardia Costiera. Giovanni Pettorino, comandante generale della Guardia Costiera Italiana, si è presentato ufficialmente come commissario per l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, con il compito di traghettare l' Authority dalla gestione Giampieri a quella del nuovo presidente. E' stato lui stesso a chiarire che: «Sono qui per garantire la continuità del lavoro, ma questa esperienza è temporanea e sarà l' appendice alla mia carriera prima di lasciare il servizio attivo dopo 44 anni». Accanto al neocommissario c' è il segretario generale uscente dell' Authority, Matteo Paroli, che a fine luglio saluterà **Ancona** per assumere l' incarico all' Autorità Portuale di Livorno. Pettorino torna ad **Ancona** dopo circa 8 anni, quando lasciò l' incarico di numero uno della Capitaneria di **porto** dorica. E si va subito al dunque. Solo ieri cittadini e comitati hanno chiesto, con una manifestazione al **Porto** Antico, la riapertura di quella zona alla mobilità dolce (bici, skate e monopattini). Cosa fare per un **porto** più fruibile alla città?: «I porti non si sono mai fermati durante il lockdown e non si fermeranno certo adesso. Sono però luoghi di lavoro, dentro uno scalo come **Ancona** operano 6.500 persone, le lavorazioni sono particolari e richiedono certe cautele. La sicurezza e l' incolumità delle persone vengono prima di tutto- ha premesso Pettorino- Il bisogno di affaccio sul mare è sentito dai cittadini proprio perché ad **Ancona** un lungomare non c' è, ma bisogna mettere insieme due questioni, il lavoro e la fruibilità generale. Margini e spazi ci sono, ma non si può mai derogare la sicurezza. Il **porto** antico è un pezzo di altissimo pregio che appartiene alla storia e alla città, bisogna ragionare su una fruibilità fatta di spazi ben individuati ma senza mai derogare alla sicurezza». Il pensiero va anche alla Lanterna Rossa. Speranze di riapertura? Presto per dirlo: «Io sono arrivato oggi e non farò certo qui un piano regolatore, i ragionamenti che si possono fare dipendono da una programmazione che deve tenere conto delle esigenze della comunità portuale e della città». Il Pnrr ha destinato al **porto** di **Ancona** 20 milioni. Troppo pochi? «Ho parlato da poco con il Ministro e mi ha rassicurato sul fatto che il Governo vuole investire su **Ancona**. Come commissario potrò contribuire a lavorare per il recupero di ulteriori risorse oltre a quelle già assegnate». La permanenza di Pettorino ad **Ancona** non è definita. Entro il prossimo 26 luglio scade il termine per le manifestazioni di interesse alla carica di Presidente dell' Authority. «Poi saranno tempi tecnici- ha detto Pettorino- ad agosto le commissioni parlamentari non si riuniscono, ma si potrà comunque lavorare sui nomi prima del percorso parlamentare che verrà successivamente».



Porto antico e città, le prime parole del commissario Pettorino | VIDEO

Il neocommissario dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centrale si è presentato alla stampa parlando del rapporto tra scalo e città

Le prime parole dell' ammiraglio Giovanni Pettorino. Il neocommissario dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico Centrale ha parlato del rapporto tra scalo e città di Ancona: porto antico, lanterna rossa e non solo: «Fruibilità per spazi ben individuati, ma no deroghe alla sicurezza».



Porti: Commissario Adsp Pettorino, garanzia continuità lavoro

Ancona, incarico "breve". Stasera incontro con presidente Marche

(ANSA) - ANCONA, 14 LUG - "Io sono qui per garantire la continuità delle attività di lavoro anche in questo periodo che ritengo debba essere il più breve possibile". E' un ritorno ad Ancona, dove tra il 2010 e il 2013 è stato direttore marittimo delle Marche Capo del Compartimento marittimo e comandante del porto, quello dell' ammiraglio ispettore Giovanni Pettorino, Comandante generale del Corpo del Capitanerie di porto, e dal 5 luglio commissario dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale** competente per i porti di Marche e Abruzzo. Nelle more della procedura per selezionare un presidente dell' Adsp, l' ammiraglio Pettorino svolgerà l' incarico dopo la nomina da parte del ministero alle Infrastrutture e alle Mobilità sostenibili. Stamattina la presentazione nei locali dell' **Autorità portuale** di Ancona. Stasera il commissario - 65 anni il 25 luglio, cioè il giorno seguente al termine del suo mandato come comandante generale delle Capitanerie di Porto, per la quiescenza dopo 44 anni di servizio - incontrerà il presidente della Regione Francesco Acquaroli. Ieri il governatore aveva ribadito come preferisse un presidente piuttosto che un commissario che "ha poteri limitati" per "condividere un progetto". Acquaroli, ha detto Pettorino, "ha tutte le ragioni di chiedere un presidente e non un commissario, una situazione di carattere evidentemente e necessariamente, per come sono andate le cose, transitoria. Sono qui per garantire la continuità delle attività di lavoro in un periodo che ritengo debba essere il più breve possibile e in questo senso tranquillizzerei il presidente...". (ANSA).



Guardia Costiera: amm. Pettorino saluta, visitati i 288 presidi

In pensione da 24/7. "Bellissimo incontro, 11 mila servono Paese"

(ANSA) - ANCONA, 14 LUG - In vista di lasciare la guida del Comando generale delle Capitanerie di Porto, il 24 luglio per raggiunti limiti d'età, l'ammiraglio Giovanni Pettorino ha visitato i 288 presidi della Guardia Costiera in cui prestano servizio 11 mila tra uomini e donne. Lo ha riferito lo stesso Pettorino ad Ancona, dove è stato direttore marittimo e Comandante del porto tra il 2010 e il 2013 e dove si è 'insediato' oggi come Commissario dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale**. La decisione di visitare i presidi l'aveva presa prima di sapere del nuovo incarico, con l'intento di lasciare per ultima la piccola "Seziomare" di Falconara Marittima (Ancona) che "insieme a quelle di Sarroch (Sardegna) e Santa Panagia (Sicilia) sono quelle in cui arriva la maggior parte degli idrocarburi in Italia". Oggi l'ammiraglio ha completato il giro a Falconara anche per salutare amici e colleghi in vista della 'pensione': "il destino ha voluto che tornassi in un'altra veste...". "Un momento bellissimo aver incontrato tutti gli 11 mila uomini e donni della guardia costiera che ogni giorno servono il Paese e sono al servizio degli interessi marittimi e portuali del nostro Paese, - ha detto l'ammiraglio -, importanti perché dai porti prendiamo parte importante del pil: quello di Ancona per il 3% discende dal porto. Uomini e donne che - ha ricordato - in questi anni continuano, tra tante emergenze, in **mare** e soccorsi, a servire gli interessi marittimi di un Paese come il nostro che sul **mare** ha un ruolo fondamentale, come sul **mare** e nei porti le Adsp (56 porti; ndr) hanno un ruolo fondamentale e cioè gestire le porte d'ingresso del nostro Paese". (ANSA).



Porti: Pettorino, sentito ministro, investimenti su Ancona

Commissario Adsp, "20 mln da Pnrr? Lavoro recupero altre somme"

(ANSA) - ANCONA, 14 LUG - "Ho da poco sentito il ministro che mi ha nominato, (Enrico Giovannini, ministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili; ndr) che mi ha rassicurato che il governo vuole investire su Ancona". Così l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale**, rispondendo ad Ancona alle domande dei cronisti a proposito dei 'soli' 20 milioni di euro destinati dal Pnrr all' Adsp. "A breve la conferenza unificata approverà un piano generale e sulla scorta di quello lavoreremo - può farlo anche il commissario con le strutture del ministero - per il recupero ulteriori somme a quei 20 milioni che sono stati assegnati: anche in questo vorrei rasserenare, la volontà del ministro è di tenere un' attenzione su questo porto". (ANSA).



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Authority, Pettorino ad Ancona: «Lavoreremo al recupero di ulteriori risorse oltre ai 20milioni del Pnrr»

Annalisa Appignanesi

ANCONA - «Il ministro mi ha rassicurato che il governo vuole investire su Ancona». Così l'ammiraglio ispettore Giovanni Pettorino, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, oggi ad Ancona per assumere le redini dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, in veste di commissario straordinario dopo la nomina avvenuta il 5 luglio. Nominato nei giorni scorsi dal ministero delle Infrastrutture per succedere a **Rodolfo Giampieri** alla guida dell'Authority, dopo l'impasse che si era venuta a creare in seguito alla bocciatura al Senato della nomina del successore Matteo Africano, Pettorino ha rassicurato circa la volontà del ministero delle Infrastrutture di reperire ulteriori risorse dal Pnrr, piano nazionale di ripresa e resilienza, dopo le polemiche che si sono accese negli ultimi giorni in seguito all'assegnazione di soli 20milioni di euro di risorse per l'Authority. «A breve la conferenza unificata approverà un piano generale - ha spiegato l'ammiraglio - e sulla scorta di quello lavoreremo, e questo lo può fare anche il commissario, con le strutture del ministero per il recupero di ulteriori risorse a quei 20milioni che sono stati assegnati». La volontà del ministro, ha rassicurato Pettorino, «è quella di tenere una attenzione su questo porto». Sollecitato dai giornalisti sulle dichiarazioni del presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli che nei giorni scorsi aveva auspicato di arrivare rapidamente alla designazione di un presidente per l'Authority, invece di un commissario straordinario, viste le risorse del Pnrr da pianificare, Pettorino ha convenuto sul carattere di transitorietà del suo mandato di commissario. «Un presidente di Regione - afferma - ha tutte le ragioni di chiedere un presidente e non un commissario: il commissario è una situazione di carattere evidentemente, necessariamente, per come sono andate le cose, transitorio. Io sono qui per garantire la continuità delle attività di lavoro, anche in questo periodo che ritengo debba essere il più breve possibile». E proprio nella serata di oggi è previsto un vertice con il governatore delle Marche. Sentito sul raddoppio della capacità produttiva di Fincantieri nel porto di Ancona, con 40milioni di risorse del ministero e altri 40milioni dell'impresa della cantieristica navale già sul tavolo, Pettorino ha garantito il suo impegno sulla questione. «Fincantieri è una grandissima azienda italiana, in questo momento ha un portafoglio molto ricco e sta decidendo alcune ristrutturazioni: esisteranno dei piani di impresa e di attività, ne prenderemo atto, verificheremo e sarà tutto messo a sistema appena possibile, perché il commissario lavora». Da sinistra, Giovanni Pettorino e Matteo Paroli. Un ritorno quello di Pettorino nel capoluogo marchigiano, dopo aver guidato la direzione marittima delle Marche dal 2010 al 2013. Presente all'incontro con la stampa questa mattina, nella sede dell'Authority, anche il segretario Matteo Paroli ai saluti dal momento che dal primo di agosto entrerà in servizio all'Authority portuale di Livorno in veste di segretario generale. «Lasciamo una struttura eccezionale» spiega Paroli, sottolineando l'entusiasmo della stessa «nell'affiancare il commissario in questo periodo di passaggio» e il fatto che la struttura dell'Authority «conosce quelle che sono le pratiche che abbiamo messo in piedi e darà tutto il supporto necessario».



Pettorino si insedia all' Autorità portuale e conferma: «Ancona avrà altri soldi dal ministero»

ANCONA - Otto minuti di ritardo per presentarsi al primo appuntamento ufficiale con la conferma di una notizia che dovrebbe portare il sereno intorno all'**Autorità** di **Sistema Portuale** Adriatico Centrale: «Il governo vuole investire su Ancona e lavorerà per recuperare ulteriori risorse rispetto agli attuali 20 milioni previsti dal Pnrr». Otto minuti al telefono con il ministro Giovannini per avere qualche certezza in più. Giovanni Pettorino, neo commissario straordinario, è andato all'incontro di ieri sera con il governatore Acquaroli con un messaggio chiaro: «C'è la massima attenzione del ministero sul porto di Ancona». Una promessa che conferma quando anticipato sabato scorso dall'assessore Baldelli in Cna Ancona e dovrebbe allentare la tensione sulla guida dello scalo dorico. Le ragioni del governatore Dice Pettorino: «Il governatore Acquaroli ha tutte le ragioni per chiedere un presidente. Ma sappia che la mia figura è necessariamente transitoria e al tempo stesso in grado di garantire l'attività di lavoro». Sorrisi da ambo le parti, con la consapevolezza che il 26 luglio è la data ultima per candidarsi sul sito del Mims alla presidenza dell'**Autorità** e che un po' perché lo vieta la Legge

Madia, un po' perché vuole fare «il marito e il nonno a tempo pieno dopo 44 anni di servizio» l'attuale commissario non sembra (ad oggi) voler concorrere alla poltrona di presidente, il cui nome potrebbe arrivare entro la fine dell'estate se l'iter procedurale dovesse filare spedito. Significa anche che la battaglia politica che si protrae da quasi un anno e che ha impedito l'insediamento di una guida stabile andrà avanti come e più di prima. Il ritorno nelle Marche del ritorno di Pettorino ad Ancona, sette anni e mezzo dopo i 3 anni come Direttore Marittimo delle Marche non era previsto. Il 23, l'ammiraglio ha in programma il passaggio di consegne al nuovo comandante generale delle Capitanerie di Porto, e dal giorno dopo sarà messo in quiescenza. «Ho visitato 288 comandi di tutta Italia e salutato gli undicimila tra donne e uomini al servizio degli interessi importanti del Paese ha detto ieri con orgoglio -, lasciando per ultima la Sezione Mare di Falconara. Volevo tornare ad Ancona solo per salutare chi aveva lavorato con me». Invece ad Ancona dovrà rimanerci. Nella migliore delle ipotesi per tutta l'estate. «Quelli che ho trascorso qui sono stati i tre anni più belli», aveva confidato. E che il suo ritorno non sia solo per cause di forza maggiore lo spiega chiaramente. Il tema del lavoro Perché nella mezz'ora scarsa che concede ai media, indossando la divisa bianca del Corpo, la parola che ha usato più spesso è stata lavoro. «So qual è il mio compito: voglio lavorare, partendo dall'analisi dei progetti non conclusi e metterò a disposizione le mie esperienze», ha sottolineato. Sulla sua scrivania i dossier aperti sono diversi, a cominciare dal bando per il raddoppio del bacino Fincantieri, un progetto da 80 milioni (equamente divisi tra ministero e azienda), che sono uno degli spartiacque per la crescita produttiva dello scalo. «Devo vedere le carte», ha detto salomonicamente, per poi aggiungere che «Fincantieri è una grandissima azienda italiana». Lavoro e fruibilità il suo mantra. Ed ecco che «saranno garantite le attività extra all'interno del porto antico in sicurezza» anticipa come segno distintivo per gli operatori. Non farà rivoluzioni (anche perché non ne avrà tempo) e continuerà a favorire i progetti di sviluppo ponendo due condizioni irrinunciabili: «Ragionare di volta in volta per aree ben delimitate e senza mai derogare alla sicurezza». La grana segretaria A Pettorino mancherà certamente Matteo Paroli, il segretario generale che rientra a casa, al porto di Livorno. Lo sherpa che l'ammiraglio avrebbe utilizzato volentieri innanzitutto per allentare la tensione che si è creata intorno al porto, per riallacciare vecchi rapporti e aprire un dialogo con le

The screenshot shows the top of the Corriere Adriatico website. The main headline is "Pettorino si insedia all'Autorità portuale e conferma: «Ancona avrà altri soldi dal ministero»". Below the headline is a photo of Giovanni Pettorino wearing a white face mask. To the right, there are several smaller news items with their own headlines and images. At the bottom of the screenshot, there is a section titled "VIDEO PIU' VISTO" with a video player showing a man speaking.

figure emergenti all'interno di uno scenario che è profondamente cambiato dopo il 28 ottobre 2013. Oggi ci sono in ballo progetti da scrivere e risorse da ottenere. Tante e velocemente.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Morandi Group: «Buon vento al commissario Pettorino»

ANCONA - Le parole di Andrea Morandi, CEO del gruppo: «L'arrivo dell'ammiraglio, in piena stagione turistica e dopo il terribile periodo del lockdown, non può che essere di buon auspicio per lo sviluppo economico della città e della regione» 14 Luglio 2021 - Ore 21:05 Andrea Morandi Si è insediato questa mattina il commissario straordinario dell'Authority Giovanni Pettorino. Rimarrà negli uffici del porto fino a che non verrà nominato dal ministro Giovannini il successore di Rodolfo Giampieri, diventato presidente di **Assoporti**. Ad augurare buon vento all'ammiraglio Pettorino è stato Morandi Group. «Il nostro Gruppo è ben felice di accogliere il Commissario Straordinario Pettorino - ha dichiarato Andrea Morandi, CEO di Morandi Group - un graditissimo ritorno nello scalo dorico. Leggendo le prime informazioni a mezzo stampa sono ben contento che l'ammiraglio Pettorino abbia messo fra le sue priorità la difesa del lavoro portuale e della sicurezza. Un uomo di grande esperienza nazionale e profondo conoscitore del territorio che potrà traghettare bene l'infrastruttura portuale dopo mesi di stallo. Fondamentale sarà il dialogo con tutta la Port Community che manca da mesi e che sarà determinante affinché la più importante industria della regione inizi una fase di rilancio, anche in sinergia con l'aeroporto e l'interporto. Il nostro Gruppo presente da oltre un secolo nel porto di Ancona oggi punta molto sullo sviluppo dell'area commerciale e del traffico con la Grecia che rappresenta l'internazionalità vera del nostro scalo. L'arrivo dell'ammiraglio Pettorino, in piena stagione turistica e dopo il terribile periodo del lockdown, non può che essere di buon auspicio per lo sviluppo economico della città di Ancona e della regione Marche». Authority, ecco il commissario Pettorino: «Ad Ancona per garantire continuità Il Governo vuole investire sul porto» © RIPRODUZIONE RISERVATA



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Authority, ecco il commissario Pettorino: «Ad Ancona per garantire continuità Il Governo vuole investire sul porto»

SI E' INSEDIATO ufficialmente questa mattina il 'traghettatore' dell' AP che rimarrà in carica fino all' elezione del nuovo presidente. Sulla questione dei fondi del Pnrr, per cui arriveranno solamente 20 milioni di euro per il Medio Adriatico: «A breve verrà approvato un piano generale e sulla scorta di quello lavoreremo per il recupero di ulteriori risorse oltre ai Fondi già assegnati. Vorrei rasserenare Acquaroli». Il governatore era stato duro sullo stanziamento minimo dei finanziamenti 14 Luglio 2021 - Ore 15:28 Giovanni Pettorino di Alberto Bignami Si è insediato ufficialmente oggi come nuovo commissario straordinario dell' Authority l' ammiraglio Giovanni Pettorino, 64enne romano già comandante del porto dorico dal 2010 al 2013, voluto direttamente dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, per il post **Rodolfo Giampieri**. «E' un incarico al quale fino a qualche tempo fa non pensavo. Ora ci mettiamo a lavorare - ha detto - perché i porti non si fermano. Gli scali e le Autorità Portuali non si sono mai fermate nemmeno sotto il lockdown e non si possono quindi fermare perché ora c' è un commissario. Vanno avanti dunque come devono andare avanti tutti i porti, anche perché bisogna ricordare che dagli scali, nel nostro Paese, entrano ed escono la maggior parte delle merci che sono complessivamente circa il 90%». Pettorino ha sottolineato come «nei porti lavora una parte fondamentale del nostro Paese e le Autorità di Sistema Portuale, che sono il centro nevralgico nonché il motore delle attività portuali - ha ribadito -, devono funzionare anche quando ci sono i commissari. Non è la mia prima esperienza - ha ricordato - dunque so qual è il mio compito». L' ammiraglio ha affrontato anche il tema inerente la 'battaglia' riguardante il divieto di bici e monopattini all' interno dello scalo, che ha visto già due manifestazioni. I' ultima delle quali proprio ieri. «I porti sono luoghi di lavoro - ha spiegato -. Ad Ancona ogni giorno lavorano 6.500 persone. Le lavorazioni che avvengono sono anche particolari e richiedono prima di tutto: cautele, sicurezza e incolumità delle persone. Alcuni porti italiani hanno poi una caratteristica e Ancona è tra questi: si trova all' intero del tessuto cittadino. Allo stesso tempo, la città non ha un lungomare e comprendo il bisogno dell' affaccio al mare che i cittadini sentono. Però - ha detto - allo stesso tempo bisogna mettere insieme due questioni: il lavoro e la fruibilità da parte di tutti. Credo ci siano margini e spazi per poter lavorare in questo senso, mettendo divise le due missioni ma senza derogare la sicurezza». A tal proposito «il porto antico è meritevole di un' attenzione e di una programmazione che deve vedere la condivisione di tutta la comunità, e non solo quella portuale». Il commissario straordinario ha riflettuto anche su quanto affermato dal presidente Acquaroli. Pettorino con Matteo Paroli, segretario dell' Authority «Un presidente di Regione ha tutte le ragioni di chiedere un presidente e non un commissario - ha chiosato -. Il commissario è una situazione di carattere evidentemente e necessariamente transitorio. Io sono qui per garantire la continuità delle attività di lavoro anche in questo periodo, che dovrebbe essere il più breve possibile. Acquaroli dunque, pur avendo manifestato una sua giusta ragione, lo tranquillizzerei . Inoltre - ha aggiunto - ricordo che è stata pubblicata la manifestazione di interesse per un presidente, la cui scadenza è per il 26 luglio. Si riceveranno quindi le domande e da lì inizieranno tutte le necessarie interlocuzioni per la sua individuazione e quindi, a catena, tutte le altre attività. Ci sono dei tempi tecnici. Sicuramente nel mese di agosto i parlamentari non si riuniscono - ha ricordato -, ma potranno comunque già essere lavorati i nomi che emergeranno». Sotto la lente anche la polemica riguardante i soli 20 milioni di euro dati al porto di Ancona dal



Pnrr . «Ho da poco sentito il ministro Giovannini - ha spiegato - che mi ha rassicurato dicendomi che il Governo vuole investire. A breve verrà approvato un piano generale



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e sulla scorta di quello lavoreremo per il recupero di ulteriori risorse oltre ai Fondi già assegnati. Anche in questo - ha precisato - vorrei in qualche modo rasserenare Acquaroli». Infine il turismo che «non è competenza della Autorità di Sistema Portuale. Questo è un porto polivalente, e si è lavorato per un' attività polifunzionale. Ci sono indubbiamente le crociere e lo scalo di Ancona ne intercetta un certo numero. Si ragionerà per verificare la possibilità di fare qualcosa anche perché un crocierista, in media, lascia 60 euro al giorno nella città che visita. Indubbiamente - ha concluso - il lavoro fatto dall' Autorità di Ancona è stato un ottimo lavoro. Bisognerà solamente continuare ciò che è stato già avviato. La prima cosa che voglio fare - ha concluso - è lavorare, affrontando prima le emergenze e poi le urgenze. In maniera graduale verrà fatta tutta un' analisi di quelle problematiche che ancora non sono concluse e che magari, il decreto che mi conferisce la potestà di intervento, mi permetterà di fare.» Autorità Portuale: Pettorino commissario straordinario Pnrr, 'solo' 20 milioni all' Authority Acquaroli: «Danno enorme» © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Guardia Costiera: amm. Pettorino saluta, visitati i 288 presidi

(ANSA) - ANCONA , 14 LUG - In vista di lasciare la guida del Comando generale delle Capitanerie di Porto, il 24 luglio per raggiunti limiti d'età, l'ammiraglio Giovanni Pettorino ha visitato i 288 presidi della Guardia Costiera in cui prestano servizio 11mila tra uomini e donne. Lo ha riferito lo stesso Pettorino ad Ancona, dove è stato direttore marittimo e Comandante del porto tra il 2010 e il 2013 e dove si è 'insediato' oggi come Commissario dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale**. La decisione di visitare i presidi l'aveva presa prima di sapere del nuovo incarico, con l'intento di lasciare per ultima la piccola "Seziomare" di Falconara Marittima (Ancona) che "insieme a quelle di Sarroch (Sardegna) e Santa Panagia (Sicilia) sono quelle in cui arriva la maggior parte degli idrocarburi in Italia". Oggi l'ammiraglio ha completato il giro a Falconara anche per salutare amici e colleghi in vista della 'pensione': "il destino ha voluto che tornassi in un'altra veste". "Un momento bellissimo aver incontrato tutti gli 11mila uomini e donni della guardia costiera che ogni giorno servono il Paese e sono al servizio degli interessi marittimi e portuali del nostro Paese, - ha detto l'ammiraglio -, importanti perché dai porti prendiamo parte importante del pil: quello di Ancona per il 3% discende dal porto. Uomini e donne che - ha ricordato - in questi anni continuano, tra tante emergenze, in **mare** e soccorsi, a servire gli interessi marittimi di un Paese come il nostro che sul **mare** ha un ruolo fondamentale, come sul **mare** e nei porti le Adsp (56 porti; ndr) hanno un ruolo fondamentale e cioè gestire le porte d'ingresso del nostro Paese". (ANSA).



Ancona: Arrivano le bici pirata al porto. La manifestazione pro bici e skate proibiti da una ordinanza

Scendono in manifestazione al porte delle associazioni che chiedono di eliminare l'ordinanza che ha proibito a biciclette skateboard e monopattini di circolare al **porto**: Non siamo noi il pericolo, ma lo sono smog e inquinamento. Arrivano spingendo la bicicletta o con lo skateboard sotto il braccio i manifestanti al sit-in organizzato presso la Fontana dei due Soli, nei pressi dell'arco di Traiano, per protestare all'ordinanza che ha visto il **porto** chiudersi a biciclette, skateboard e monopattini dei cittadini venuti a passeggiare al **porto** (restano invece concessi a chi si reca al **porto** per motivi di lavoro). In risposta all'ordinanza si è creato spontaneamente il coordinamento **Porto Aperto Ancona**, al quale hanno aderito associazioni culturali, politiche, sportive e semplici cittadini. È del 22 giugno l'ordinanza che impedisce l'accesso al **porto** di **Ancona** con biciclette skateboard e monopattini ricorda Valerio Cuccaroni Una ordinanza emanata senza motivazioni plausibili e giustificata arrampicandosi sugli specchi. Viene invocato il problema di sicurezza, ma sono ben altri i problemi di sicurezza in questo **porto**. Il problema della sicurezza è quello dell'inquinamento che fa milioni di morti, o dei traffici criminali del **porto**, altro che lo skateboard. Abbiamo deciso di organizzare il coordinamento **Porto Aperto Ancona** per ribadire ciò che è ridicolo: Siamo liberi di circolare con mezzi che non inquinano è fanno bene. Denunciamo la politica locale. Oggi sono assenti Sindaco, Assessori e gli altri consiglieri comunali osserva Francesco Rubini, Consigliere comunale e capogruppo di Altra Idea di Città È stato abdicato il progetto per cuore della città, ovvero il **porto**. Quella propaganda del **porto** degli eventi della ricucitura tra il **porto** e la città, si sta sciogliendo come neve al sole. Nel momento storico in cui il resto del mondo si apre alla mobilità dolce, ad un mondo fuori dal traffico, noi non solo andiamo a smentire quella propaganda ma andiamo ad imboccare una strada che porta al passato. Questo è lo spazio in cui i fallimenti di una politica che guarda al passato si stanno concretizzando. A partecipare anche Italia Nostra **Ancona**, rappresentata dal Presidente Maurizio Sebastiani. Questa è la parte più storica di **Ancona**. Qui c'è il molo del Vanvitelli, l'Arco Clementino, l'Arco di Traiano e vogliono organizzare qui il **porto** croceristico e prevedere dei parcheggi, rifornimenti. Ci vengono a dire che i tir e l'inquinamento non sono pericolosi ma le biciclette sì. Non vogliono riconciliare la città con i cittadini perché qui devono continuare a intervenire con progetti che non prevedono l'accesso e la frequentazione dei cittadini. A prendere la parola anche l'avvocato Tommaso Rossi, presidente del Comitato Parco Ciclistico del Conero. Quando il Comitato è nato, con l'idea di costruire un tratto di sicurezza ciclistica tra **Ancona** e il Conero ci aspettavamo ponti d'oro. Pensavamo che il turismo su due ruote fosse una grossa prospettiva per il futuro di una amministrazione che non sia miope. Ad un mese dalla nostra nascita invece ci siamo trovati questa ordinanza. In quella che era una delle poche zone dove si poteva stare in sicurezza in bicicletta adesso ci vengono a dire che le nostre biciclette sono il problema della sicurezza. Abbiamo raccolto in pochissimi giorni oltre 15 mila firme contro questa ordinanza e se siamo riusciti a farlo non è perché siamo bravi, ma perché l'ordinanza da un punto di vista legale fa schifo ed è una ordinanza che fa ridere. Per la prima volta **Ancona** aveva un lungomare, poterlo percorrere in bicicletta, in skate o in monopattino è anche un tema di accessibilità per chi non riesce a coprire le distanze camminando.



Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

San Benedetto: Il Commissario dell'Autorità portuale Pettorino: Il mio incarico temporaneo. Altri fondi in arrivo dal Ministero

L'Ammiraglio Pettorino alla stampa: Il Ministero vuole investire su **Ancona**, in arrivo altri fondi oltre ai 20 milioni del Pnrr Il **porto** un luogo di lavoro, la sicurezza è la priorità, ma ci sono spazi e margini per fruizione dell'area storica Si presenta in divisa l'ammiraglio Giovanni Pettorino, essendo ancora il Comandante del generale delle Capitanerie di **Porto**, carica che lascerà il 24 luglio per raggiunti limiti d'età. Trovandosi in **Ancona** il futuro commissario dell'Autorità portuale ha voluto incontrare la stampa per introdurre il suo prossimo mandato alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Mi vedete in divisa perchè avevo deciso di visitare tutti i 288 presidi della Guardia Costiera durante il mio periodo di Comando e di visitare per ultima la Seziomare Falconara Spiega l'Ammiraglio Pettorino Ma il destino ha voluto che invece tornassi in questo territorio con un'altra veste. UN INCARICO TEMPORANEO Un ritorno quello del Comandante Pettorino nelle Marche e ad **Ancona**, dove l'ammiraglio aveva ricoperto dal 2010 al 2013 l'incarico di Direttore Marittimo delle Marche e di Capocompartimento marittimo e Comandante del **Porto** di **Ancona**. Per me è un piacere tornare ad **Ancona**. In

questo momento della mia vita avrei pensato di iniziare un periodo di riposo, avendo raggiunto il limite di età, ma dopo 44 anni di servizio la mia carriera avrà una piccola appendice, appendice che ritengo non dovrà essere troppo lunga, questo per il bene della Autorità di Sistema di **Ancona** spiega Pettorino che risponde interrogato anche sui dubbi del Presidente della Regione Acquaroli sulla nomina di un Commissario Un presidente di Regione ha tutte le ragioni di chiedere un Presidente e non un Commissario. Il Commissario è una condizione di carattere evidentemente transitorio. Sono qui per garantire la continuità delle attività di lavoro e rassicurerò il Presidente questa sera quando lo incontrerò. FRUIBILITÀ DEL PORTO Pettorino dà anche una sua lettura del tema della fruibilità del **porto** antico, argomento tornato alla ribalta con il divieto di accesso a biciclette e monopattini (Qui l'articolo sulla manifestazione). I porti sono posti di lavoro. Ogni giorno lavorano qui 6500 persone, la sicurezza e l'incolumità viene prima di tutto. Quello di **Ancona** è il classico **porto** italiano, dentro la città. Tra l'altro **Ancona** non ha un lungo mare e l'accesso al **porto** è qualcosa che i cittadini sentono. Bisogna mettere insieme lavoro e fruibilità, senza mai derogare alla sicurezza. Gli spazi e i margini ci sono. LA LANTERNA ROSSA In merito alla riapertura della Lanterna Rossa il futuro commissario dichiara che è ancora troppo presto per pronunciarsi: Lanterna ha una sua storia che risale al 1700, poi durante l'assedio di **Ancona** Ammiraglio Persano la distrusse con una cannonata, ma la base è ancora quella originale. Su quella zona storica del **porto** si possono fare tanti ragionamenti. È una zona meritevole di attenzione e programmazione, che deve vedere tutta la partecipazione di tutta la città. FINANZIAMENTI AL SISTEMA DI AUTORITÀ PORTUALE Importante anche il commento sui soli venti milioni destinati al Piano nazionale ripartenza e resilienza destinati al **porto** di **Ancona**. Il Ministro mi ha assicurato che governo vuole investire su **Ancona**. A breve la conferenza dedicata approverà un piano generale e lavoreremo per il recupero di ulteriori risorse a qui venti milioni assegnati. L'IMPEGNO DEL COMMISSARIO Si insedierà quindi dal 23 luglio il Commissario Pettorino che premette: Adesso ci mettiamo al lavoro. I porti non si fermano, non si sono mai fermati neanche durante i lock down. Dai porti italiani entrano ed escono il 90% delle merci del nostro paese. Le Autorità di sistema sono il centro nevralgico e devono funzionare anche quando ci sono i Commissari, non è la mia prima esperienza quindi so quale è il mio



compito. Ovviamente vanno affrontate prima le emergenze e poi le urgenze (ci sono sempre delle emergenze). Sarà fatta in maniera graduale un'analisi



Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

delle problematiche non ancora concluse. Mi metterò subito a lavoro vedendo quali sono le cose che necessitano da subito di immediato intervento per iniziare. UN FUTURO IN AUTORITÀ PORTUALE? Con un futuro così incerto e difficoltoso per la nomina del Presidente di Autorità Portuale, che ha portato infatti alla scelta di un Commissario, è nata in molto l'idea di una possibile nomina proprio dell'attuale commissario, ma Pettorino smentisce: La legge Madia non consente di ricoprire questa carica da pensionato e credo sia una legge giusta. In 44 anni ho maturato una serie di competenze da mettere a disposizione del mio Paese, ma arriva anche il momento di fare il marito e il nonno a tempo pieno.

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: COMMISSARIO PETTORINO, AL LAVORO PER GARANTIRE CONTINUITA' OPERATIVA

L'incontro con i giornalisti insieme al Segretario generale Matteo Paroli La struttura AdSP al lavoro con spirito di servizio verso le comunità portuali e i cittadini Ancona, 14 luglio 2021 - Capire le attuali necessità dei porti che compongono l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e lavorare per garantire continuità nelle attività dell'Ente anche nel periodo di commissariamento. Questi i primi due obiettivi del Commissario straordinario Adsp mare Adriatico centrale, Ammiraglio Ispettore Giovanni Pettorino, Comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, che ha incontrato oggi i media nella sede dell'Adsp insieme al Segretario generale Matteo Paroli. 'I porti non si fermano - ha detto l'Ammiraglio Pettorino ai giornalisti -, sono centri nevralgici dell'economia e delle comunità. Sono luoghi di lavoro in cui deve essere inderogabile la sicurezza di coloro che vi operano dentro ai quali è necessario coniugare il compito produttivo con la fruibilità da parte della cittadinanza. Con questi orizzonti, compito dell'Autorità di sistema portuale è garantire che ci sia lo spirito di servizio, nella massima collaborazione e ascolto, verso le realtà portuali e i cittadini perché i porti saranno fondamentali

nella ripresa dall'emergenza sanitaria. Un ruolo di resilienza che va perseguito quotidianamente, con l'impegno di tutti'. L'Ammiraglio Pettorino ha ricordato ai giornalisti il 'proficuo e sereno periodo' vissuto nelle Marche nel ruolo di Comandante regionale e Comandante del porto di Ancona dal settembre 2010 ad ottobre 2013. Fra i primi impegni dell'Ammiraglio Pettorino, l'incontro con le massime istituzioni dei territori. Fra i temi affrontati in conferenza stampa sul porto di Ancona, quello del ruolo dell'Autorità di sistema portuale nell'affiancare lo sviluppo dei settori trainanti dello scalo, come traffici passeggeri e merci, cantieristica, crociere, e quello dei fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza. L'Ammiraglio Pettorino ha detto di aver avuto oggi rassicurazioni dal Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sulla possibilità di ampliare la quota di risorse destinata ad Ancona.



Pettorino: garantiamo continuità operativa

Incontro con i giornalisti insieme al segretario generale Matteo Paroli

Massimo Belli

ANCONA Lavoriamo per garantire la continuità operativa ha sottolineato l'Ammiraglio Ispettore Giovanni Pettorino, nominato Commissario straordinario dell'AdSp mare Adriatico centrale durante l'incontro con i giornalisti al quale ha partecipato insieme al segretario generale Matteo Paroli. Capire le attuali necessità dei porti che compongono l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale e lavorare per garantire la continuità operativa dell'Ente anche nel periodo di commissariamento. Questi i primi due obiettivi del Commissario straordinario AdSp mare Adriatico centrale, Ammiraglio Ispettore Giovanni Pettorino, Comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, che ha incontrato oggi i media nella sede dell'AdSp insieme al segretario generale Matteo Paroli. I porti non si fermano ha detto l'Ammiraglio Pettorino ai giornalisti -, sono centri nevralgici dell'economia e delle comunità. Sono luoghi di lavoro in cui deve essere inderogabile la sicurezza di coloro che vi operano dentro ai quali è necessario coniugare il compito produttivo con la fruibilità da parte della cittadinanza. Con questi orizzonti, compito dell'Autorità di sistema portuale è garantire che ci sia lo spirito di servizio, nella massima collaborazione e ascolto, verso le realtà portuali e i cittadini perché i porti saranno fondamentali nella ripresa dall'emergenza sanitaria. Un ruolo di resilienza che va perseguito quotidianamente, con l'impegno di tutti. L'Ammiraglio Pettorino ha ricordato ai giornalisti il proficuo e sereno periodo vissuto nelle Marche nel ruolo di Comandante regionale e Comandante del porto di Ancona dal Settembre 2010 ad Ottobre 2013. Fra i primi impegni dell'Ammiraglio Pettorino, l'incontro con le massime istituzioni dei territori. Fra i temi affrontati in conferenza stampa sul porto di Ancona, quello del ruolo dell'Autorità di Sistema portuale nell'affiancare lo sviluppo dei settori trainanti dello scalo, come traffici passeggeri e merci, cantieristica, crociere, e quello dei fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza. L'Ammiraglio Pettorino ha detto di aver avuto oggi rassicurazioni dal Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sulla possibilità di ampliare la quota di risorse destinata ad Ancona.



Ancona, l' esordio di Pettorino: "Al lavoro per dare continuità operativa al porto"

Redazione

Il neo commissario dell' Authority annuncia: "Avute rassicurazioni dal ministro Giovannini sulla possibilità di ampliare la quota di risorse destinata ad **Ancona**".

Ancona - Capire le attuali necessità dei porti che compongono l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e lavorare per garantire continuità nelle attività dell' ente anche nel periodo di commissariamento. Questi i primi due obiettivi del commissario straordinario dell' Authority, ammiraglio Ispettore Giovanni Pettorino , comandante del Corpo delle Capitanerie di **porto**, che ha incontrato oggi i media nella sede dell' Adsp insieme al segretario generale Matteo Paroli. 'I porti non si fermano - ha detto l' ammiraglio Pettorino -, sono centri nevralgici dell' economia e delle comunità. Sono luoghi di lavoro in cui deve essere inderogabile la sicurezza di coloro che vi operano dentro ai quali è necessario coniugare il compito produttivo con la fruibilità da parte della cittadinanza. Con questi orizzonti, compito dell' Autorità di sistema portuale è garantire che ci sia lo spirito di servizio, nella massima collaborazione e ascolto, verso le realtà portuali e i cittadini perché i porti saranno fondamentali nella ripresa dall' emergenza sanitaria. Un ruolo di resilienza che va perseguito quotidianamente, con l' impegno di tutti'. Pettorino ha ricordato il 'proficuo e sereno periodo' vissuto nelle Marche nel ruolo di comandante regionale e comandante del **porto** di **Ancona** dal settembre 2010 ad ottobre 2013. Fra i primi impegni dell' ammiraglio, l' incontro con le massime istituzioni dei territori. Fra i temi affrontati anche quello del ruolo dell' Autorità di sistema portuale nell' affiancare lo sviluppo dei settori trainanti dello scalo, come traffici passeggeri e merci, cantieristica, crociere, e quello dei fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Pettorino ha detto di aver avuto oggi rassicurazioni dal ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sulla possibilità di ampliare la quota di risorse destinata ad **Ancona**.

≡ MENU **ShipMag.** CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech IT

PORTI

Ancona, l'esordio di Pettorino: "Al lavoro per dare continuità operativa al porto"

14 LUGLIO 2021 - Redazione

Porto Turistico, la concessione demaniale torna in vendita in 'saldo'

FIUMICINO Dopo il primo tentativo andato deserto, ci si riprova. Torna in vendita la concessione demaniale del **porto** turistico di Fiumicino. La messa in vendita scade proprio oggi. Ma è luglio e come è ben noto, è tempo di saldi. E nemmeno la vendita della concessione fa eccezione: il prezzo della vendita infatti è stato ribassato. Come per qualsiasi merce che rimane invenduta sulla scaffale di un negozio, anche per il **porto** turistico cala il prezzo di acquisto: si è passati infatti da 15 milioni e 800mila euro della vendita di marzo scorso, ai 13 milioni e 438mila attuali. Quando un'asta va deserta, infatti, il giudice fissa una nuova data per un secondo esperimento di vendita e, in base all'articolo 591 del codice di procedura civile, può indicare un ribasso del prezzo base d'asta fino al 25%. Una procedura del tutto regolare e un'occasione più ghiotta per l'eventuale compratore. Ma per il territorio? La vendita all'asta della concessione del **porto** turistico porta con sé una serie di nodi irrisolti che riguardano l'area dei cantieri. Restano infatti diverse criticità da risolvere, per chiunque si appresti all'acquisto. In primis la messa in sicurezza della zona, poi i collegamenti con la città, la questione Passo della Sentinella (con

l'ipotetico ostacolo legato all'area golenale), il recupero del Vecchio Faro. Per ogni singola voce si potrebbe aprire un faldone di documenti, da aggiungere alla voce erosione della costa, un danno ambientale che spesso è stato collegato proprio ai primi lavori per la realizzazione del **porto**. «Si abbassa il costo e aumenta il rischio» «Il **porto** viene proposto come grande opportunità di lavoro e crescita per il territorio, ma sappiamo che questa è una grande mistificazione della realtà», si legge in un comunicato stampa Collettivo No **Porto**, Aps LaboraStoria, Aps TeRRRe e Cooperativa Sociale Namasterra. «Oltre al fatto che la foce del Tevere, il più grande fiume del centro Italia, non si presta strutturalmente ad ospitare un grande **porto** crocieristico, questo sarà operativo quando i ragazzini di Fiumicino avranno finito di studiare grazie ai nostri sacrifici, e per loro non vogliamo lavoro non specializzato per far arricchire pochi speculatori sui resti di un territorio che andrebbe difeso anziché distrutto. Non vogliamo nel futuro doverci confrontare con studi epidemiologici per l'aumento di tumori e altre malattie legate alla contaminazione ambientale del **porto** e delle grandi navi, come purtroppo già succede ai nostri vicini di Civitavecchia. Per questo, continuiamo a organizzare azioni dimostrative volte a sensibilizzare la collettività e abbiamo aderito alla petizione popolare indetta dai Tavoli del **Porto** per la richiesta di decadenza della concessione e abbandono del progetto per il **porto** al vecchio faro, raccogliendo già più di 2000 firme. Noi non vogliamo dover sperare che all'asta non si presenti Royal Caribbean, noi vogliamo che la concessione venga ritirata e che emergano, dal lavoro concertato di tutte le istituzioni che tengono a questa comunità, o al fatto che anch'essa vota, alternative progettuali di riqualificazione che si fondino sulla naturale e splendida vocazione del luogo». I Tavoli del **porto**: Fiumicino non è in svendita «Il comitato Tavoli del **porto**, a pochi giorni dall'ennesima asta al ribasso per la svendita della concessione della zona del Faro, sono pronti a chiedere audizione alla VI Commissione dei Lavori Pubblici della Regione per fare luce sulle criticità che questo tipo di portualità implicherebbe per un territorio come quello di Fiumicino per la salute pubblica, la sicurezza alla navigazione, l'ambiente e la viabilità» così in una nota il nuovo Comitato de I Tavoli del **Porto**. «La lettera con la richiesta di audizione è pronta ed è stata sottoscritta anche da importanti associazioni che da sempre si battono per la tutela dell'ambiente e del paesaggio i quali: Wwf sezione Litorale Romano, Italia Nostra sezione Litorale Romano, Lipu sezione



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ostia- Litorale Romano e Legambiente Lazio. Questo incontro sarà fondamentale per aprire un dialogo su di un argomento finora mai affrontato con la cittadinanza che vuole quindi mandare un chiaro messaggio: Fiumicino non è in svendita», concludeono.

Stylo 24

Napoli

Annunziata vuole proseguire con la «Pravda» del porto

La comunicazione dell' **Autorità** di **sistema** del Mar Tirreno centrale è fallimentare sotto tutti i punti di vista. Ma il presidente intende nominare un nuovo addetto stampa. Dopo ventuno anni, Emilia Leonetti lascia la guida della comunicazione dell' **Autorità portuale** di Napoli, oggi **Autorità** di **sistema** del Mar Tirreno centrale. Con delibera del 27 maggio scorso (numero 187) il presidente Andrea Annunziata ha preso atto della interruzione del rapporto di lavoro con la giornalista per dimissioni a decorrere dal 1 settembre prossimo. ad Emilia Leonetti, assunta su chiamata diretta il 26 ottobre del 2020, si legge nel provvedimento, ha maturato i requisiti per la pensione ed attualmente sta smaltendo oltre un mese e mezzo di ferie e licenze arretrate. Al di là della serietà e della competenza della professionista, che non sono in discussione, la comunicazione è stata sempre il tallone d' Achille dell' **Autorità portuale** partenopea per l' incapacità dei vertici dello scalo di averne una chiara visione. Lenta, farraginosa, poco convincente e soprattutto autoreferenziale, questa è stata ed è tuttora la strategia comunicativa dello scalo campano. La pagina social, il sito, il canale youtube e il giornalino dell' **Autorità** si sono trasformati, da strumenti di informazione, in vetrina per i laudatores della struttura. Una sorta di Pravda dove i problemi (tanti) che ci sono nel porto non solo non vengono affrontati ma nemmeno presi in considerazione tanto meno analizzati. Chi parla bene del management viene ripagato con una intervista o un articolo. E ripetiamo: questo non per colpa della professionista incaricata. Un modello inefficiente e costoso. È questa la comunicazione che può andar bene a una delle realtà economiche più importanti della regione e dell' intero sud Italia? Crediamo di no, ma evidentemente ai vertici dell' **Autorità portuale** interessa poco. Interessava poco a Pietro Spirito, che addirittura comprava gli spazi sui giornali online napoletani per pubblicare le sue interviste, ben consapevole evidentemente che il sito istituzionale non avesse alcun appeal ; interessa ancor meno ad Andrea Annunziata soprattutto alla luce di quel che Stylo24 ha potuto riscontrare. E cioè l' intenzione dello stesso Annunziata di affidare l' incarico della Leonetti a un nuovo professionista - scelto sempre a chiamata diretta - per occuparsi del giornalino dell' **Autorità** e per proseguire lungo lo stesso iter fallimentare di comunicazione. Giornalino di cui, peraltro, ad oggi, non si conosce l' utilità ma solo i costi. Costi che drenano risorse dell' **Autorità**, chiaramente. Ad oggi i nomi più gettonati per sostituire la Leonetti sono quelli di Paolo Bosso e di Roberto D' Antonio. Riproduzione Riservata.



Brindisi Report

Brindisi

Colmata di Costa Morena: "Diventerà discarica, soluzione non al passo con i tempi"

Nota a firma di Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Legambiente, Medici per l' Ambiente, Wwf Brindisi, Italia Nostra

Alla conferenza stampa dove è stato presentato il nuovo progetto della colmata di Costa Morena ha fatto seguito una diffusa soddisfazione da parte della politica e dell' imprenditoria portuale. Una vasta manifestazione di consensi che se fosse realmente convinta dovrebbe indurre a più di qualche seria riflessione, se è vero com' è vero che Brindisi non è una piazza dove il consenso è facile ottenerlo. Il cambiamento del progetto iniziale dimostra quanto questo fosse sbagliato nonostante l' ente portuale abbia sempre affermato con inspiegabile insistenza l' esatto contrario e dimostra pure la inopportunità della facile ironia del suo presidente, che ha persino dedicato una poesia al presunto colpevole, un uccello, il fratino, reo di ostacolare il progetto. Probabilmente siamo rimasti in pochi a continuare ad essere contrari alla colmata ritenendola inutile e soprattutto una soluzione non al passo coi tempi. E ciò a prescindere da un iter che presenta non pochi punti da chiarire che non sono stati posti o presi nella giusta considerazione da alcune commissioni. Perché inutile? Perché è inconcepibile che ancora oggi si pensi di occupare spazi acquei per costruire quella che in realtà avrà la funzione di una discarica, a prescindere da una

teorica «area verde, fruibile dai cittadini, con macchia mediterranea e percorsi pedonali». Come se a Brindisi non ci siano già spazi verdi ben oltre la media italiana. Abbiamo pagato a caro prezzo questo modo di vedere e di fare. Esistono alternative più rispettose dell' ambiente e del territorio. Ciò è già accaduto, negli anni passati, a Brindisi quando si è dragato il seno di Ponente e come sta accadendo ora nel porto di Palermo, certo è probabile che i costi saranno maggiori ma quanto vale il rispetto del territorio, si può ancora fare una questione di soldi? Non abbiamo imparato nulla sinora? Quindi affermare che non si possono fare dragaggi senza la colmata non è esatto. Se tutto dovesse andare per il verso auspicato dall' AdSpMAM, la colmata non sarà pronta prima di cinque anni, questo è un dato di fatto di difficile contestazione. Significa forse che i dragaggi necessari e dichiarati così urgenti, non potranno essere realizzati prima di quella data? Probabilmente rimane come unica soluzione quella di usare come stoccaggio la colmata di Capobianco dove potranno rimanere solo 18 mesi. Soluzione suggerita nel comitato di gestione dell' ottobre 2017 ma allora non fu tenuta in considerazione. Se i lavori di dragaggio fossero stati (o sono) così urgenti si sarebbero adottate altre soluzioni, come quelle menzionate, più veloci e in linea coi tempi. Quindi, o i dragaggi (e i conseguenti banchinamenti) non sono ritenuti in realtà così urgenti o, quanto meno, non lo sono nei termini in cui l' ente portuale ha sempre sostenuto. Se invece lo sono si dovrà trovare una soluzione che consenta di accelerare e probabilmente si scoprirà che la soluzione giusta è quella che abbiamo detto, trattare i sedimenti, renderli inerti riutilizzarli e/o conferirli nelle pubbliche discariche esistenti. Ma a prescindere da queste diversità di vedute che sono a nostro avviso basilari e sostanziali, sia metodologicamente che ambientalmente, dobbiamo e vogliamo evidenziare e criticare alcune affermazioni del presidente **Ugo Patroni Griffi** che troviamo lesive dell' altrui intelligenza . Riprendiamo alcune frasi apparse sui media riportandole virgolettate, quindi a lui attribuibili, parola per parola. Il presidente **Patroni Griffi** ha dichiarato che «con l' assessore Taveri stiamo inoltre immaginando un contest per dare un nome alla bellissima baia che nascerà sulla cassa di colmata, nella quale vorranno venire tutti gli uccelli del mondo. Sarà una nuova Torre Guaceto». Cosa significa che grazie al nuovo nome (infatti "colmata di costa morena" suona male) ci sarà una riunione in cui tutti uccelli del mondo che decideranno di svernare nella nuova piccola Torre Guaceto? E'





Brindisi Report

Brindisi

di protezione dell' avifauna, si diverte a canzonare chi non gradisce la realizzazione dell' ecomostro di cemento (che tale resta anche se ricoperto di finte dune sabbiose) e preferisce al confronto battute poco istituzionali a cui nessuno può dare credito. Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Legambiente, Medici per l' Ambiente, Wwf Brindisi, Italia Nostra.

Ansa

Cagliari

Inaugurata a Cagliari la nuova passeggiata di Su Siccu

(ANSA) - CAGLIARI, 14 LUG - La città di Cagliari si riappropria di un' area di alto pregio del waterfront. E' stato inaugurato dal presidente dell' **AdSP**, Massimo Deiana, alla presenza del governatore Christian Solinas, del sindaco di Cagliari, Paolo Truzzu, e del Direttore marittimo, Mario Valente, il nuovo tratto di passeggiata compreso tra il Pennello Bonaria e il Molo di Sant' Elmo. Oltre 250 metri di percorso ciclo-pedonale che, a partire dal maggio 2020, sono stati sottoposti a un importante intervento di riqualificazione affidato all' impresa Ser.lu, per un importo di 2,8 milioni di euro. Due i lotti dell' appalto. Il primo, consegnato lo scorso 29 gennaio, ha interessato il lato stradale, con il riordino del traffico veicolare, il miglioramento dell' accesso al compendio della Lega navale e delle società sportive, e la definitiva separazione dall' area pedonale e ciclabile. Con il secondo, che ha interessato la parte a ridosso del litorale, è stata invece realizzata una passeggiata in granito, affiancata da un percorso ciclabile a doppio senso di marcia, che si conclude, collegandosi al tratto ciclo-pedonale di competenza del Comune, nel nuovo parco attrezzato, realizzato dall' **AdSP** nell' area antistante al capannone Nervi, che verrà inaugurato nei prossimi giorni. Per la separazione fisica del lato stradale da quello pedonale e ciclabile della nuova passeggiata della Calata dei Trinitari a Su Siccu, l' **Autorità** di **Sistema Portuale** ha previsto particolari accorgimenti architettonici e di arredo urbano: manto erboso, panchine, elementi in legno e tre chioschi che, una volta realizzati (la conclusione dei lavori è prevista per il 30 settembre), saranno adibiti ad attività commerciali e di ristoro, previo bando ad evidenza pubblica per il rilascio della necessaria concessione demaniale. (ANSA).



Informatore Navale

Cagliari

ADSP DEL MARE DI SARDEGNA - Inaugurata la passeggiata della Calata dei Trinitari a Su Siccu

L'opera, realizzata dall' **AdSP**, riordina la viabilità e riavvicina la città al suo lungomare. La città di Cagliari si riappropria di un' area di altissimo pregio del waterfront. Nella serata di oggi, il Presidente Massimo Deiana, con una breve e sobria cerimonia alla presenza del Governatore della Regione **Sardegna**, Christian Solinas, del Sindaco, Paolo Truzzu e del Direttore Marittimo, Mario Valente, ha inaugurato il nuovo e suggestivo tratto di passeggiata compreso tra il Pennello Bonaria ed il Molo di Sant' Elmo. Oltre 250 metri di percorso ciclo-pedonale che, a partire dal maggio 2020, sono stati sottoposti ad un importante intervento di radicale riqualificazione affidato all' impresa Ser.lu., per un importo di 2 milioni e 800 mila euro. Due i lotti dell' appalto. Il primo, consegnato lo scorso 29 gennaio, ha interessato il lato stradale, con il riordino del traffico veicolare, il miglioramento dell' accesso al compendio della Lega navale e delle società sportive, e la definitiva separazione dall' area pedonale e ciclabile. Con il secondo - che ha interessato la parte a ridosso del litorale - è stata, invece, realizzata una passeggiata in granito, affiancata da un percorso ciclabile a doppio senso di marcia, che si conclude, collegandosi al tratto ciclo-pedonale di competenza del Comune, nel nuovo parco attrezzato, realizzato dall' **AdSP** nell' area antistante al capannone Nervi, che verrà inaugurato nei prossimi giorni. Per la separazione fisica del lato stradale da quello pedonale e ciclabile della nuova passeggiata della Calata dei Trinitari a Su Siccu, l' Autorità di Sistema Portuale ha previsto particolari accorgimenti architettonici e di arredo urbano: manto erboso, panchine, elementi in legno e tre chioschi che, una volta realizzati (la conclusione dei lavori è prevista per il 30 settembre prossimo), saranno adibiti ad attività commerciali e di ristoro, previo bando ad evidenza pubblica per il rilascio della necessaria concessione demaniale. " Oggi aggiungiamo un tassello importante dell' ampio processo di riqualificazione del waterfront cagliaritano - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' **AdSP** del **Mare** di **Sardegna** -. La nuova passeggiata è un salto di qualità in chiave urbanistica e sociale per il riavvicinamento della città al proprio **mare** e, quindi, per la creazione di nuovi spazi di particolare pregio che diventano facilmente raggiungibili e fruibili, in maniera consapevole e green, dalla comunità e dai visitatori. Allo stesso tempo, riteniamo sia una valida opportunità per coloro i quali intendono avviare attività imprenditoriali adeguate alla vocazione ricreativa della zona. Un ottimo risultato, frutto di un lungo e complesso lavoro portato avanti dalla struttura tecnica dell' **AdSP** nonostante le difficoltà dettate dalla situazione pandemica, e che ha riscontrato nella cittadinanza un forte senso di responsabilità e particolare pazienza nell' attesa lunga oltre un anno. Sacrifici che, oggi, sono certo ben ripagati da questo gioiello che restituiamo rinnovato alla città di Cagliari".



ADSP DEL MARE DI SARDEGNA - Inaugurata la passeggiata della Calata dei Trinitari a Su Siccu



L'opera, realizzata dall'AdSP, riordina la viabilità e riavvicina la città al suo lungomare.

La città di Cagliari si riappropria di un'area di altissimo pregio del waterfront. Nella serata di oggi, il Presidente Massimo Deiana, con una breve e sobria cerimonia alla presenza del Governatore della Regione Sardegna, Christian Solinas, del Sindaco, Paolo Truzzu e del Direttore Marittimo, Mario Valente, ha inaugurato il nuovo e suggestivo tratto di passeggiata compreso tra il Pennello Bonaria ed il Molo di Sant' Elmo. Oltre 250 metri di percorso ciclo-pedonale che, a partire dal maggio 2020, sono stati sottoposti ad un importante intervento di radicale riqualificazione affidato all'impresa Ser.lu., per un importo di 2 milioni e 800 mila euro. Due i lotti dell'appalto. Il primo, consegnato lo scorso 29 gennaio, ha interessato il lato stradale, con il riordino del traffico veicolare, il miglioramento dell'accesso al compendio della Lega navale e delle società sportive, e la definitiva separazione dall'area pedonale e ciclabile. Con il secondo - che ha interessato la parte a ridosso del litorale - è stata, invece, realizzata una passeggiata in granito, affiancata da un percorso ciclabile a doppio senso di marcia, che si conclude, collegandosi al tratto ciclo-pedonale di competenza del Comune, nel nuovo parco attrezzato, realizzato dall'AdSP nell'area antistante al capannone Nervi, che verrà inaugurato nei prossimi giorni. Per la separazione fisica del lato stradale da quello pedonale e ciclabile della nuova passeggiata della Calata dei Trinitari a Su Siccu, l'Autorità di Sistema Portuale ha previsto particolari accorgimenti architettonici e di arredo urbano: manto erboso, panchine, elementi in legno e tre chioschi che, una volta realizzati (la conclusione dei lavori è prevista per il 30 settembre prossimo), saranno adibiti ad attività commerciali e di ristoro, previo bando ad evidenza pubblica per il rilascio della necessaria concessione demaniale. "Oggi aggiungiamo un tassello importante dell'ampio processo di riqualificazione del waterfront cagliaritano - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. La nuova passeggiata è un salto di qualità in chiave urbanistica e sociale per il riavvicinamento della città al proprio mare e, quindi, per la creazione di nuovi spazi di particolare pregio che diventano facilmente raggiungibili e fruibili, in maniera consapevole e green, dalla comunità e dai visitatori. Allo stesso tempo, riteniamo sia una valida opportunità per coloro i quali intendono avviare attività imprenditoriali adeguate alla vocazione ricreativa della zona. Un ottimo risultato, frutto di un lungo e complesso lavoro portato avanti dalla struttura tecnica dell'AdSP nonostante le difficoltà dettate dalla situazione pandemica, e che ha riscontrato nella cittadinanza un forte senso di responsabilità e particolare pazienza nell'attesa lunga oltre un anno. Sacrifici che, oggi, sono certo ben ripagati da questo gioiello che restituiamo rinnovato alla città di Cagliari".



Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Milazzo, affidati i locali per l' apostolato del mare

Venerdì la sigla dell' accordo tra l' Autorità del Sistema Portuale dello Stretto e l' Arcidiocesi di Messina Lipari e Santa Lucia del Mela

L' apostolato del mare abbraccia il **porto** di **Milazzo** . L' Autorità del Sistema Portuale dello Stretto e l' Arcidiocesi di Messina Lipari e Santa Lucia del Mela firmeranno infatti venerdì 16 luglio alle ore 10 uno storico accordo sostitutivo, ai sensi della Legge 241/1990, che garantirà alle parti una cornice efficace entro cui incrementare il servizio ai marittimi. L' atto, condiviso anche dal comitato territoriale per il Welfare della Gente di Mare, prevede l' affidamento all' Arcidiocesi di locali ubicati sul Molo Marullo del **porto** di **Milazzo** adibiti a edificio di culto e sala accoglienza. In essi verranno svolte, a titolo gratuito, a beneficio soprattutto dei marittimi imbarcati sulle navi che transitano e approdano nel **porto** mamertino, diverse attività che si concretizzeranno in offerta di ospitalità, assistenza socio-sanitaria, ricreazione morale e fisica e assistenza interreligiosa. L' apostolato ai marittimi è un settore molto importante per l' Arcidiocesi messinese, bagnata da due mari e comprendente al suo interno gli importanti snodi portuali di Messina e **Milazzo**, oltre alle rotte turistiche delle Isole Eolie, così come per l' Autorità di Sistema portuale che aggiunge a questi anche i porti sulla sponda calabrese di Reggio e Villa S.

Giovanni e gestisce pertanto delle realtà portuali dai quali transitano annualmente centinaia di marittimi provenienti da tutto il mondo. Il presidente dell' AdSP Mario Mega è particolarmente compiaciuto per la sottoscrizione. «I marittimi sono il cuore pulsante dell' economia del mare ed i porti il loro naturale rifugio quando non sono in navigazione. Creare le condizioni affinché i marittimi, soprattutto quelli non del luogo, trovino un punto dove trovare conforto o aiuto per risolvere le loro piccole e grandi necessità credo sia un obbligo civile a cui chi ama il mare non può sottrarsi. Ringraziamo la Diocesi per questa intelligente forma di collaborazione che consentirà di sostenere con sempre maggiore efficacia questa importante missione di assistenza». Anche l' arcivescovo S.E. Mons. Giovanni Accolla ha espresso la sua viva soddisfazione per l' accordo raggiunto: «Spero che quest' accordo rappresenti non solo un esempio di "buona prassi", ma anche un' esperienza pilota di collaborazione da estendere a tutta la chiesa italiana nel campo della missione a vantaggio dei marittimi». Il presule messinese ha sottolineato che con la sottoscrizione «si rafforza la collaborazione "istituzionale" tra i soggetti coinvolti, garantendo continuità agli obiettivi dell' apostolato del mare». In qualità di testimone, sarà presente alla cerimonia anche il C.F. (CP) Massimiliano Mezzani, comandante della Capitaneria di **Porto** di **Milazzo**, a cui si deve un particolare ringraziamento per il buon esito dell' accordo.



Apostolato del Mare nel porto di Milazzo

Affidati all'arcidiocesi locali per attività rivolte ai marittimi

Redazione

MESSINA Non solo ospitalità, ma anche assistenza socio-sanitaria, ricreazione morale e fisica e assistenza interreligiosa: sono queste le attività che si svolgeranno nei locali affidati all'Arcidiocesi ubicati sul Molo Marullo del porto di Milazzo adibiti a edificio di culto e sala accoglienza. L'accordo sostitutivo verrà sottoscritto il prossimo 16 Luglio tra l'Autorità di Sistema portuale dello Stretto e l'Arcidiocesi di Messina Lipari e Santa Lucia del Mela, condiviso anche dal Comitato territoriale per il Welfare della Gente di Mare. Nei locali verranno svolte, a titolo gratuito, a beneficio soprattutto dei marittimi imbarcati sulle navi che transitano e approdano nel porto mamertino, diverse attività, secondo quanto portato avanti dall'apostolato ai marittimi, settore molto importante per l'Arcidiocesi messinese, bagnata da due mari e comprendente al suo interno gli importanti snodi portuali di Messina e Milazzo, oltre alle rotte turistiche delle Isole Eolie. Mario Mega, presidente dell'Authority si è detto molto compiaciuto dell'atto che andrà a sottoscrivere: I marittimi sono il cuore pulsante dell'economia del mare ed i porti il loro naturale rifugio quando non sono in navigazione. Creare le condizioni affinché i marittimi, soprattutto quelli non del luogo, abbiano un punto dove trovare conforto o aiuto per risolvere le loro piccole e grandi necessità credo sia un obbligo civile a cui chi ama il mare non può sottrarsi. Ringraziamo la Diocesi per questa intelligente forma di collaborazione che consentirà di sostenere con sempre maggiore efficacia questa importante missione di assistenza. L'arcivescovo Giovanni Accolla ha espresso la sua viva soddisfazione per l'accordo raggiunto: Spero che quest'accordo rappresenti non solo un esempio di buona prassi, ma anche un'esperienza pilota di collaborazione da estendere a tutta la chiesa italiana nel campo della missione a vantaggio dei marittimi.



Riforestazione aree vicine al pontile di Giammoro

Finanziata dal Ministero della transizione ecologica

Redazione

MESSINA Sarà finanziato dal Ministero della transizione ecologica l'intervento di riforestazione da eseguire sul territorio di Pace del Mela presso il nuovo pontile di Giammoro, presentato dall'Autorità di Sistema portuale dello Stretto d'intesa con la Città Metropolitana di Messina. Fra i primi 14 interventi, su scala nazionale, ritenuti meritori di ottenere i fondi previsti dall'Avviso Pubblico Programma Sperimentale per la Riforestazione Urbana annualità 2020, l'intervento prevede la realizzazione e la manutenzione per 7 anni di tre aree boschive di pini per circa 24.000 mq e tre siepi di oleandri e *Metrosideros excelsa* di circa 2.500 mq ciascuna, specie tipiche delle zone costiere mediterranee scelte per la loro capacità di assorbimento e stoccaggio della CO² e, nel contempo, di rimozione degli inquinanti (PM10). A completamento del progetto è previsto inoltre l'arredo di alcune di queste aree per assicurarne la fruibilità pubblica con panchine, tavolini da pic-nic, giochi per bambini e cestini portarifiuti. L'intervento si caratterizza per le sue finalità di recupero e incremento di aree a verde a tutela della biodiversità e a supporto della funzionalità eco-sistemica delle infrastrutture e, elemento di particolare importanza in una zona in cui insistono attività industriali di notevole rilevanza, le azioni previste assicureranno l'abbattimento di anidride carbonica e di altri inquinanti; ulteriore finalità perseguita è la limitazione dell'impatto visivo ed acustico delle attività che si svolgono in quest'area, grazie alla realizzazione delle siepi. Il quadro economico dei lavori prevede una spesa massima di 500.000 euro di cui 120.000 messi a disposizione dall'**AdSp**. Sono contento che sia stata accettata la nostra idea progettuale, nata da una sollecitazione a riqualificare quelle aree avanzata dal sindaco del Comune di Pace del Mela, Mario La Malfa, fortemente sostenuta dal Sottosegretario Sen. Barbara Floridia, che consentirà di mitigare gli effetti della infrastrutturazione logistica in corso garantendo anche la creazione di spazi per la socializzazione ed il tempo libero. Questa è la nostra idea di realizzazione di infrastrutture portuali sostenibili: limitare gli impatti ambientali degli interventi ma anche mettere in atto azioni dirette per il miglioramento complessivo del territorio ha dichiarato il presidente dell'**AdSp** dello Stretto Mario Mega.



Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Apostolato del mare a Milazzo, Autorità portuale affida locali del Molo Marullo all' Arcidiocesi

L' Autorità del Sistema Portuale dello Stretto e l' Arcidiocesi di Messina Lipari e Santa Lucia del Mela firmeranno venerdì 16 luglio, alle 10, uno storico accordo sostitutivo che prevede l' affidamento all' Arcidiocesi di locali del Molo Marullo del porto di Milazzo adibiti a edificio di culto e sala accoglienza. Verranno svolte, a titolo gratuito, a beneficio soprattutto []

L' **Autorità** del **Sistema Portuale** dello Stretto e l' Arcidiocesi di Messina Lipari e Santa Lucia del Mela firmeranno venerdì 16 luglio, alle 10, uno storico accordo sostitutivo che prevede l' affidamento all' Arcidiocesi di locali del Molo Marullo del porto di Milazzo adibiti a edificio di culto e sala accoglienza. Verranno svolte, a titolo gratuito, a beneficio soprattutto dei marittimi imbarcati sulle navi che transitano e approdano nel porto mamertino, diverse attività che si concretizzeranno in offerta di ospitalità, assistenza socio-sanitaria, ricreazione morale e fisica e assistenza interreligiosa. A continuare a garantire i servizi sarà la Stella Maris. L' atto è condiviso anche dal Comitato territoriale per il Welfare della Gente di Mare. Il Presidente dell' AdSP Mario Mega è particolarmente compiaciuto per la sottoscrizione. «I marittimi sono il cuore pulsante dell' economia del mare ed i porti il loro naturale rifugio quando non sono in navigazione. Creare le condizioni affinché i marittimi, soprattutto quelli non del luogo, trovino un punto dove trovare conforto o aiuto per risolvere le loro piccole e grandi necessità credo sia un obbligo civile a cui chi ama il mare non può sottrarsi». Anche l' Arcivescovo Giovanni Accolla ha espresso la sua viva soddisfazione per l' accordo raggiunto: «Spero che quest' accordo rappresenti non solo un esempio di 'buona prassi', ma anche un' esperienza pilota di collaborazione da estendere a tutta la chiesa italiana nel campo della missione a vantaggio dei marittimi». In qualità di testimone, sarà presente alla cerimonia anche Massimiliano Mezzani, Comandante della Capitaneria di Porto di Milazzo, a cui si deve un particolare ringraziamento per il buon esito dell' accordo.



Ansa

Augusta

Infrastrutture: confronto a Roma tra governo e regione

(ANSA) - PALERMO, 14 LUG - È durato quasi due ore il confronto oggi pomeriggio a Roma tra il ministro delle Infrastrutture e trasporti Enrico Giovannini e il presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci sui temi prioritari dell' agenda politica di Palazzo Orleans. Accompagnato dall' assessore Marco Falcone e dal vicario del gabinetto Eugenio Ceglia, il governatore ha posto al tavolo ministeriale sette temi: Ponte sullo Stretto, Piano nazionale di ripresa e resilienza, l' autostrada Ragusa-Catania, il Piano di riqualificazione delle strade provinciali, la trasformazione in hub del **porto di Augusta**, il Consorzio autostrade siciliane e la bonifica della zona Falcata di Messina. Sul collegamento stabile dello Stretto, in particolare, il ministro ha illustrato la relazione finale della commissione tecnica, passata adesso alle competenze del parlamento per le determinazioni. Musumeci ha assicurato che chiederà alla rappresentanza parlamentare siciliana di sollecitare l' esame della relazione nelle commissioni di merito affinché si arrivi a una scelta finale in breve tempo. Per la riqualificazione della viabilità secondaria, ministero e Regione hanno concordato di cofinanziare una serie di interventi, da affidare non alle ex Province (prive di personale tecnico) ma a un commissario straordinario nominato d' intesa tra Roma e Palermo. Per la realizzazione dell' autostrada Ragusa-Catania, il commissario appena nominato dal governo nazionale nella persona del presidente della Regione si avvarrà di un sub-commissario tecnico e si passerà da subito alla fase operativa, definendo un crono-programma delle fasi di lavoro preliminare ed esecutivo. "Abbiamo apprezzato - afferma - Nello Musumeci - la dichiarata disponibilità del ministro Giovannini all' ascolto e, per alcuni temi, anche alla condivisione. Sul Pnrr abbiamo manifestato la nostra insoddisfazione per il deficit di confronto con le Regioni. Scelte calate dall' alto e non sempre prioritarie rispetto alle esigenze dell' Isola. Ora faremo lavorare i tavoli tecnici, ai quali ho delegato l' assessore Falcone e i dirigenti del gabinetto di presidenza. Per troppo tempo la Sicilia è stata colpevolmente tenuta fuori dai piani di sviluppo infrastrutturale. È giunto il momento adesso che Roma fissi tempi certi e risorse. Il nostro compito sarà quello di collaborare, naturalmente, ma anche di vigilare". (ANSA).



Infrastrutture in Sicilia, due ore di confronto a Roma tra Regione e Governo

Redazione

Si è discusso su sette temi prioritari dell' agenda politica di Palazzo Orleans Dal Ponte sullo Stretto al Pnrr , dall' autostrada Ragusa-Catania alla riqualificazione strade provinciali Sul tavolo anche la trasformazione in hub del porto di Augusta , il consorzio autostrade siciliane e la bonifica zona Falcata di Messina Musumeci "Abbiamo apprezzato la disponibilità del ministro all' ascolto e, per alcuni temi, anche alla condivisione". È durato quasi due ore il confronto del pomeriggio a Roma tra il ministro delle Infrastrutture e trasporti Enrico Giovannini e il presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci sui temi prioritari dell' agenda politica di Palazzo Orleans. Sette temi sul "tavolo" dal Ponte sullo Stretto al Pnrr Accompagnato dall' assessore Marco Falcone e dal vicario del gabinetto Eugenio Ceglia, il governatore ha posto al tavolo ministeriale sette temi: Ponte sullo Stretto, Piano nazionale di ripresa e resilienza, l' autostrada Ragusa-Catania, il Piano di riqualificazione delle strade provinciali, la trasformazione in hub del porto di Augusta, il Consorzio autostrade siciliane e la bonifica della zona Falcata di Messina. Illustrata relazione finale Ponte Messina Sul collegamento stabile dello Stretto, in particolare, il ministro ha illustrato la relazione finale della commissione tecnica, passata adesso alle competenze del parlamento per le determinazioni. Musumeci ha assicurato che chiederà alla rappresentanza parlamentare siciliana di sollecitare l' esame della relazione nelle commissioni di merito affinché si arrivi a una scelta finale in breve tempo. Riqualificazione viabilità secondaria Per la riqualificazione della viabilità secondaria, ministero e Regione hanno concordato di cofinanziare una serie di interventi, da affidare non alle ex Province (prive di personale tecnico) ma a un commissario straordinario nominato d' intesa tra Roma e Palermo. Autostrada Ragusa-Catania Per la realizzazione dell' autostrada Ragusa-Catania, il commissario appena nominato dal governo nazionale nella persona del presidente della Regione si avvarrà di un sub-commissario tecnico e si passerà da subito alla fase operativa, definendo un crono-programma delle fasi di lavoro preliminare ed esecutivo. "Su Pnrr abbiamo manifestato nostra insoddisfazione" "Abbiamo apprezzato - afferma Nello Musumeci - la dichiarata disponibilità del ministro Giovannini all' ascolto e, per alcuni temi, anche alla condivisione. Sul Pnrr abbiamo manifestato la nostra insoddisfazione per il deficit di confronto con le Regioni. Scelte calate dall' alto e non sempre prioritarie rispetto alle esigenze dell' Isola. Ora faremo lavorare i tavoli tecnici, ai quali ho delegato l' assessore Falcone e i dirigenti del gabinetto di presidenza. Per troppo tempo la Sicilia è stata colpevolmente tenuta fuori dai piani di sviluppo infrastrutturale. È giunto il momento adesso che Roma fissi tempi certi e risorse. Il nostro compito sarà quello di collaborare, naturalmente, ma anche di vigilare".



Blog Sicilia » PALERMO » TRASPORTI & VIABILITÀ

Infrastrutture in Sicilia, due ore di confronto a Roma tra Regione e Governo

VERTICE MUSUMECI-GIOVANNINI



Infrastrutture, tra Ponte dello Stretto e autostrade. Musumeci: "Roma fissi tempi certi e risorse"

Redazione NewSicilia

SICILIA - È durato quasi due ore il confronto tra il ministro delle Infrastrutture e trasporti Enrico Giovannini e il presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci sui temi prioritari dell' agenda politica di Palazzo Orleans. L' incontro si è tenuto oggi pomeriggio a Roma. Accompagnato dall' assessore Marco Falcone e dal vicario del gabinetto Eugenio Ceglia , il governatore siciliano ha discusso principalmente di 7 temi: Ponte sullo Stretto , Piano nazionale di ripresa e resilienza , l' autostrada Ragusa-Catania , il Piano di riqualificazione delle strade provinciali, la trasformazione in hub del **porto di Augusta** , il Consorzio autostrade siciliane e la bonifica della zona Falcata di Messina. Il ministro ha illustrato la relazione finale della commissione tecnica sul famoso ponte per collegare Calabria e Sicilia, passata adesso alle competenze del Parlamento per le determinazioni. Musumeci ha confermato che chiederà alla rappresentanza parlamentare siciliana di sollecitare l' esame della relazione nelle commissioni di merito per trovare una soluzione in breve tempo. Per la riqualificazione della viabilità secondaria , Ministero e Regione hanno concordato di cofinanziare una serie di interventi , da affidare a un commissario straordinario nominato d' intesa tra Roma e Palermo. Per la realizzazione dell' autostrada Ragusa-Catania , il commissario appena nominato dal Governo nazionale (nella persona del presidente della Regione) si avvarrà di un sub-commissario tecnico e si passerà da subito alla fase operativa, redigendo un programma delle fasi di lavoro. "Abbiamo apprezzato la dichiarata disponibilità del ministro Giovannini all' ascolto e, per alcuni temi, anche alla condivisione. Sul Pnrr abbiamo manifestato la nostra insoddisfazione per il deficit di confronto con le Regioni. Scelte calate dall' alto e non sempre prioritarie rispetto alle esigenze dell' Isola. Ora faremo lavorare i tavoli tecnici, ai quali ho delegato l' assessore Falcone e i dirigenti del gabinetto di presidenza. Per troppo tempo la Sicilia è stata colpevolmente tenuta fuori dai piani di sviluppo infrastrutturale . È giunto il momento adesso che Roma fissi tempi certi e risorse . Il nostro compito sarà quello di collaborare, naturalmente, ma anche di vigilare" , ha commentato il presidente Musumeci. Fonte immagine: Regione Siciliana.



Monti: "Porti ostaggio della burocrazia, la politica si riappropri del diritto di fare le riforme"

Redazione

L' appello del presidente del porto di Palermo: "E' arrivato il momento di concentrare l' attenzione sull' industria porto, di comprenderne realmente la forza e le potenzialità" . "Credo che sia arrivato il momento di concentrare l' attenzione sull' industria porto, di comprenderne realmente la forza e le potenzialità, e di constatare quanto sia triste, in un comparto così importante per il Paese, che la risposta dello Stato sia lasciata alla burocrazia, di fronte a un indirizzo politico chiaro e unanime. Incredibile!". Non usa giri di parole, Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale di Sicilia Occidentale, per denunciare l' impatto della burocrazia sul futuro della portualità italiana. Lei si è sempre battuto per la managerialità nei porti che dovrebbe essere superiore alla politica. Eppure, nemmeno la politica riesce a battere la burocrazia che sta fermando i sostegni previsti dai porti. E' una sconfitta per tutti? E di chi è la colpa? 'Nonostante in Commissione sia stato approvato con l' accordo di tutte le parti, l' emendamento che riguarda l' allargamento anche al 2021 dei fondi per la pandemia alle imprese portuali è stato ugualmente bloccato. Allora i problemi sono due. Il primo: aver gestito la riforma della

portualità all' interno di quella della pubblica amministrazione, confermando l' idea che la principale industria del paese - la portualità, appunto - possa essere gestita come se fossimo, con tutto il rispetto, dentro un ministero o un ente locale, qualcosa, cioè, al di fuori del mercato. Il secondo: ancora una volta si è creata una situazione per la quale viene bloccato un emendamento - approvato dal Parlamento in maniera compatta - fondamentale per mantenere la stabilità di quell' industria che, durante l' emergenza sanitaria, è stata in prima linea con il sudore dei suoi lavoratori, con il rischio che gli stessi si sono assunti pur di non far mancare i beni di prima necessità. Io credo che sia arrivato il momento di concentrare l' attenzione sull' industria porto, di comprenderne realmente la forza e le potenzialità, e di constatare quanto sia triste, in un comparto così importante per il Paese, che la risposta dello Stato sia lasciata alla burocrazia, di fronte a un indirizzo politico chiaro e unanime. Incredibile! Ciò è frutto di quanto ho appena spiegato e del fatto che, fin quando le autorità saranno iscritte in quel maledettissimo elenco Istat e pensate, o viste, come direzioni generali dei ministeri - avendone solo gli oneri e mai gli onori - e non come elementi di mercato nel mercato, non si andrà da nessuna parte. Solo il coraggio di riformare potrà salvarci. La politica si riappropri del diritto di fare le riforme, e le faccia. Il mercato dello shipping versa nelle casse dello Stato ogni anno qualche miliardo di euro, impensabile che in un momento così non si consenta alle autorità, che di ricavi provenienti dal quel mercato si nutrono, di poter venire incontro alle esigenze di imprese e lavoratori del settore; così come è demenziale per i motivi suddetti che lo Stato, attraverso la ragioneria generale, non approvi un emendamento che prevedrebbe un impegno di soli 50 milioni di euro circa'. Non sono stati spesi i sostegni previsti per il 2020 dal art. 199 del decreto sostegni. Si chiede di utilizzare i residui per il 2021 per il lavoro e i concessionari in grave difficoltà. Dove è finita l' autonomia finanziaria prevista dalla legge 84 per le AdSP? 'Non c' è più autonomia finanziaria, non c' è più autonomia amministrativa. C' è invece il boia che, a un certo punto, deve far saltare per forza qualche testa, anche quando si tratta di un settore, di imprese e lavoratori fondamentali per il Paese. In maniera quantomeno incomprensibile, di frequente compare il burocrate di stato - con l' arroganza di chi non sa, e senza neanche l' umiltà di comprendere, o di



cercare di comprendere, ciò che avviene all' interno di un' Autorità o di un porto - a sindacare la gestione di un ente difficilissimo da governare perché elemento di mercato nel mercato. E addirittura arriva a cassare un emendamento approvato senza neppure



Ship Mag

Palermo, Termini Imerese

intuirne il significato. Allora io invito chi opera nei ministeri e ha l' enorme onere di verificare carte e numeri e di fare i - giustissimi - controlli, di venire nei nostri uffici per constatare in prima persona cosa significhino, e quanto siano delicati, la gestione di un porto e i processi che regolano un' Autorità. L' autonomia finanziaria per noi è fon-da-menta-le, tanto che proprio su di essa si è basata la rivoluzione del '94 che ha portato all' istituzione delle autorità portuali. Più **vado** avanti e più mi rendo conto quanto gli errori del passato vadano compensati e quanto sia più che mai necessaria un' ulteriore riforma in grado di eliminare i tanti, troppi, colli di bottiglia che affrontiamo quotidianamente. E, perché no, di impedire che un burocrate di stato blocchi una norma importante'. Il MIMS sembra non riuscire a difendere i porti italiani. E' d' accordo? 'I porti devono potersi difendere da soli! Le autorità devono poter sprigionare le proprie potenzialità in piena autonomia, devono essere liberate da lacci e laccioli. Solo così potranno essere vincenti e determinanti. Fermo restando il - doveroso - controllo, il MIMS ha già tanto da fare e poche risorse umane per occuparsi anche di questioni che le AdSP potrebbero tranquillamente affrontare in autonomia, anche attraverso la propria Associazione. Il Ministero oggi è, tra l' altro, chiamato a gestire il fondo complementare, le opere commissariate e tutto quanto ne consegue. C' è, dunque, un lavoro straordinario su cui concentrarsi e spero che il MIMS possa avere a disposizione nuovo personale che, oltre al monitoraggio, possa seguire le autorità nel duro compito di realizzazione e rendicontazione delle opere stesse. Non è con la sola assegnazione di risorse finanziarie che si realizzano le opere. Noi abbiamo la necessità di avere una direzione generale energica e in grado di accompagnare la complessa attività che normalmente svolgiamo e che si prevede ancora più gravosa nel prossimo futuro. Quindi penso sia inutile aggravare ulteriormente il MIMS con questioni sulle quali dovremmo essere direttamente noi in grado di agire. E di agire con forza'.

Porti italiani, navigazione a vista

di Marco Casale

Lo spettro da combattere: la legge delega sulla concorrenza che potrebbe contenere alcune delle proposte inviate dall'AGCM al Governo Draghi. La visione da sviluppare: abbandonare una logica puramente infrastrutturale a favore di una politica prospettica che permetta al Mediterraneo di essere realmente la cerniera del commercio globale attraverso un network di infrastrutture fisiche e non fisiche tra i porti nazionali, quelli euromediterranei e quelli dell'Africa. Messe in fila, sono queste per Gaudenzio Parenti alcune tra le priorità cui guardare nel medio e lungo periodo. Stimolato sulle riflessioni che il presidente dell'AdSP di Trieste, Zeno D'Agostino, ha condiviso in occasione del webinar organizzato da SRM, il consulente giuridico portuale ha voluto fare il punto sulla situazione circa i temi di stretta attualità che riguardano il settore logistico-portuale. Un settore che, nonostante la grave crisi ancora in atto, è riuscito a mantenere, in maniera strategica, l'approvvigionamento di beni e servizi, anche essenziali, all'intera Nazione. «I nostri comandanti, ovvero i presidenti delle AdSP nazionali, navigano in tempesta, a bordo di navi che a breve si troveranno anche sprovviste del carburante necessario per raggiungere i porti di destinazione» ammette Parenti, che aggiunge: «la crisi Covid ha impattato pesantemente su tutto il cluster marittimo e portuale, con l'unica eccezione delle grandi shipping line, che hanno totalizzato fatturati da capogiro attraverso un aumento iperbolico dei noli, cosa, questa, che assieme alla pratica del blank sailing, sta cagionando grave nocimento a tutti gli attori della supply chain». Gli operatori, le imprese portuali, quelle terminalistiche e le agenzie marittime e spedizioniere non si sono ancora riprese dal duro colpo ricevuto. Anzi, il 2021 potrebbe avere degli strascichi ben peggiori. «Per questo motivo, tutte le principali associazioni di categoria, tra cui Assoport, Ancip e Assiterminal, le OO.SS. e i parlamentari più lungimiranti avevano portato avanti un proficuo lavoro di sintesi su due emendamenti al Decreto Sostegni bis con i quali, senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica, si rendeva possibile una riduzione dei canoni concessori e dei sostegni economici alle imprese portuali e terminalistiche che a causa del perdurare degli effetti del Covid non hanno ancora potuto riprendere appieno la loro attività operativa». La Ragioneria Generale dello Stato li ha invece bloccati e riformulati con «un cortocircuito che ha reso vani gli sforzi di chi, come i deputati della Commissione Trasporti, aveva convintamente sostenuto le nostre giuste istanze, ad esclusivo vantaggio ed interesse generale della portualità. Confidiamo comunque che le proposte possano essere accolte nella prossima finestra legislativa». Parenti chiede poi che venga fatta chiarezza sulle intenzioni del Governo in materia di concorrenza. «L'AGCM vorrebbe venissero abrogati sia il divieto di cumulo di più concessioni di cui all'art.18, comma 7 della l.n.84/94 che la norma che regola l'autoproduzione delle operazioni portuali» è la premessa da cui parte il consulente giuridico. «Sono due proposte che, se accolte nella legge delega sulla concorrenza, potrebbero stravolgere, soprattutto la prima, l'architettura giuridica su cui poggia la legge n.84/94 e conseguentemente smantellare in nome di una fittizia concorrenza il mercato regolato del lavoro portuale». Per Parenti una incontrollata liberalizzazione rischierebbe di portare danni «gravissimi» al settore. «Se è intenzione dell'attuale Governo riformare ulteriormente la legge portuale, di certo non può avvenire attraverso interventi singoli e di matrice ultra liberista. Occorre, invece, una attenta e puntuale condivisione ed un coinvolgimento di tutti gli attori



portuali, compresi i sindacati, in un'ottica di strutturazione sistemica che guardi al NGEU e che metta in sicurezza la 'specialità' del settore, mantenendo quindi l'imprescindibile equilibrio tra interessi pubblici, imprenditoriali e, soprattutto, dei lavoratori». L'esperto marittimista ne è convinto: «Il mercato regolato



Port News

Focus

portuale, compreso il proprio CCNL, è un esempio virtuoso di efficienza e flessibilità che dovrebbe essere esportato al settore logistico e non il contrario. Non si può parlare di sviluppo di un sistema se lo stesso viene destrutturato e deregolamentato. E la crisi ingenerata dalla pandemia avrebbe dovuto insegnarlo a tutti». Parenti lamenta come in materia di portualità non ci sia una visione chiara. «Nonostante il nostro grande sforzo propositivo, come cluster portuale non abbiamo ancora contezza, al netto delle dichiarazioni rituali e formali, di quali siano le direttrici governative sulle quali far leva per sviluppare l'industria portuale. Si ha come la sensazione di essere stati abbandonati a noi stessi, e questo non è un bene». Anche in tema di concorrenza, occorrerebbe sviluppare un percorso condiviso tra tutti gli attori: «La 84/94 ha rappresentato un grande e duro lavoro, in cui non sono mancate forti tensioni, ma che ha portato ad una sintesi tra i principi della concorrenza e gli interessi in gioco, tra qui quello pubblico, riuscendo a mantenere per 27 anni un effettivo equilibrio socio-economico». Per l'esperto di portualità e logistica, questo settore avrebbe bisogno di guide sicure, competenti e lungimiranti che sappiano dialogare e, facendo sintesi, concretizzare una vera idea di sistema: di un sistema regolato. Parenti guarda anche ad alcuni presidenti tra i quali Zeno D'Agostino: «Insieme ad altri Presidenti di AdSP, come Pino Musolino, Mario Sommariva e Pasqualino Monti, il Presidente D'Agostino possiede grande visione ed ottime idee concretizzabili. Abbiamo bisogno di abbandonare una politica meramente infrastrutturale fisica per abbracciare e sperimentare nuove prospettive di crescita, come giustamente afferma lo stesso Presidente». Parenti volge infine lo sguardo anche all'Africa: «Sono nostri competitor, è vero. Ma possono, e devono, diventare anche nostri partner nell'ambito di una politica che sappia mettere a sistema progetti e best practice di sviluppo e di alleanze commerciali. I porti nazionali hanno tutte le carte per diventare il centro propulsore di un network di infrastrutture materiali e immateriali che abbracci, oltre gli scali euromediterranei, anche quelli del Nord Africa. Su questa convinzione possono riposare le nostre speranze di successo, sperando che nel frattempo si dia operatività alle ZES e alle ZLS rafforzate».

Confetra: terminati gli Stati generali della logistica. Bellanova, nel PNRR 62 mld al macro settore che voi rappresentate

(FERPRESS) Roma, 14 LUG È stata una importante giornata di confronto ed analisi sui temi della logistica e delle infrastrutture nel Mezzogiorno. È ovvio che non si può ridurre il dibattito trasportistico, sul ruolo strategico dell'Italia in Europa e nel Mondo, ai porti ascellari, all'area logistica milanese, al Corridoio Ten T Reno Alpi ed alla Torino Lione. Ma è altrettanto vero che il Mezzogiorno deve mettere a fuoco una sua mission geostrategica distintiva, una sua vocazione logistica, e soprattutto deve ripensarsi come una grande macro regione europea di oltre 20 milioni di abitanti che si candida a svolgere una funzione peculiare e ad alto valore aggiunto dal punto di vista geoeconomico per il Paese e per l'Europa. Oggi credo che da questo evento sia venuto un importante contributo in questa direzione. Così Guido Nicolini, Presidente di Confetra, ha commentato, a conclusione dei lavori, gli spunti emersi in questa prima edizione degli Stati Generali. Mara Carfagna, Ministro per il Sud, ha contribuito al dibattito con un messaggio chiaro ben accolto dalla platea: Nel PNRR sono stanziati 1,2 miliardi di euro per i porti meridionali e 630 milioni per le Zes di qui al 2026. Dalla collaborazione istituzionale e da quella pubblico privati può venire la svolta in grado di intercettare le nuove opportunità nascenti dall'Africa e dal Mediterraneo. Nel corso della giornata di lavoro, articolata in tre Sessioni tematiche (Porti e Zes, infrastrutture di rete e fondi europei, PNRR e Mezzogiorno) si sono alternati numerosi interventi di esponenti del mondo istituzionale, universitario, dei saperi, dell'economia, dell'impresa. Ennio Cascetta ha ricordato i numeri del gap logistico, a partire dal segmento ferroviario: l'AV in 10 anni ha contribuito al PIL nazionale con 42 miliardi di euro. Nelle province dotate di AV, il PIL è cresciuto in media il 5% in più rispetto a quelle sprovviste. Ma siccome l'AV finisce a Salerno, paradossalmente l'AV ha accresciuto di 10 punti il divario Nord Sud. Urge recuperare terreno. La risposta, a stretto giro, è arrivata da Anna Masutti. La Presidente di RFI ha messo a fuoco gli investimenti nel Mezzogiorno programmati dal gestore della rete sottolineando che gli adeguamenti prestazionali su modulo, sagoma e carico assiale sono il cuore degli interventi di RFI rispetto a Zes e PNRR Mezzogiorno. Inoltre il Piano Accelerato ERMTS, che vale oltre 3 miliardi, aumenterà sicurezza e prestazioni grazie all'innovazione tecnologica e digitale. Alessandro Panaro di SRM ha sottolineato quanto la portualità meridionale, e sud europea più in generale, possa trarre vantaggio dalla prossimità territoriale rispetto al Mediterraneo, guadagnando fette di mercato rispetto ai porti del Northern Range. A condizione che Zes e connessioni retroportuali decollino sul serio. Le imprese manifatturiere del Mezzogiorno già utilizzano i porti per il 57% del valore del proprio import / export, contro il 33 della media nazionale. Inoltre il 47% di tutti i volumi nazionali movimentati nei porti transita nei e dai porti del Sud. Questa naturale vocazione marittima dell'economia meridionale è un valore da sfruttare. Lella Paita Presidente della Commissione Trasporti della Camera, ha parlato di coraggio riformatore, perché le risorse previste dal PNRR daranno frutto solo se accompagnate da massicce Semplificazioni normative che rendano concreti i progetti previsti. Mauro Coltorti, Presidente della Commissione Trasporti del Senato, ha fatto il punto sulle Autostrade del Mare come strumento principe a supporto del 'intermodalità'. Giuseppe Catalano, Capo della STM del MIMS, ha evidenziato come tutto il PNRR abbia il grande obiettivo trasversale della coesione territoriale. Dei 62 miliardi stanziati complessivamente nelle 4 Missioni per il Settore Infrastrutture Trasporti Mobilità Logistica, 34,7 sono destinati al Sud: il 56% del totale. E poi



non dimentichiamo quelle del fondo integrativo nazionale e quelle del nuovo ciclo di Programmazione dei Fondi Strutturali UE. Nelle conclusioni, la Vice Ministro Teresa Bellanova ha parlato di PNRR come sfida irripetibile. Trasporti,



FerPress

Focus

Logistica, Mobilità sono centrali nella strategia di rilancio del Paese. 62 miliardi del PNRR sono destinati al macro Settore che voi rappresentate ha continuato la Vice Ministro. Il Mezzogiorno e le sue classi dirigenti devono vincere tale sfida, per riempire di contenuti e concretezza il vantaggio competitivo legato alla collocazione geografica del Sud al centro del Mediterraneo. La sostenibilità ambientale, ma anche economica e sociale, sarà la chiave di volta di tutte le politiche volte a riammagliare e riconnettere logistica, industria, turismo, agricoltura. Infrastrutture, innovazione, filiere produttive, territorio : ricostruiamo un Mezzogiorno protagonista anche combattendo i mali storici del fatalismo e dell'autoreferenzialita'.