



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
venerdì, 02 aprile 2021**



## Prime Pagine

02/04/2021	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 02/04/2021	8
02/04/2021	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 02/04/2021	9
02/04/2021	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 02/04/2021	10
02/04/2021	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 02/04/2021	11
02/04/2021	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 02/04/2021	12
02/04/2021	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 02/04/2021	13
02/04/2021	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 02/04/2021	14
02/04/2021	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 02/04/2021	15
02/04/2021	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 02/04/2021	16
02/04/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 02/04/2021	17
02/04/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 02/04/2021	18
02/04/2021	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 02/04/2021	19
02/04/2021	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 02/04/2021	20
02/04/2021	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 02/04/2021	21
02/04/2021	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 02/04/2021	22
02/04/2021	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 02/04/2021	23

## Primo Piano

01/04/2021	<b>Ansa</b> Porti: ricorso Assoporti su tasse, non c'è aiuto di Stato	24
02/04/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 11 Tassazione dei porti D'Agostino: così l'Europa rischia di farci finire in mano ai privati	25
02/04/2021	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 2 I porti italiani contro le tasse della Ue	26
02/04/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 6 Porti contro l'Europa "Ora dovete ascoltarci"	27

01/04/2021	<b>FerPress</b>		28
Assoporti: depositato al Tribunale dell' Ue ricorso su decisione che ha imposto all'Italia di modificare regime fiscale applicabile alle AdSP			
01/04/2021	<b>Il Nautilus</b>	<i>Redazione</i>	29
Assoporti: DEPOSITATO IL RICORSO PRESSO IL TRIBUNALE DELL' UNIONE EUROPEA			
01/04/2021	<b>Il Nautilus</b>	<i>Abele Carruezzo</i>	31
Presentato il ricorso al Tribunale Europeo sugli aiuti di Stato: le AdSP sono lo Stato			
01/04/2021	<b>Informare</b>		32
Assoporti e le AdSP italiane illustrano il loro ricorso presso il Tribunale dell' UE sulla tassazione dei porti			
01/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		35
Porti come regioni e comuni. Il ricorso dell'Italia al Tribunale Ue			
01/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Veio Benetti</i>	37
Le AdSp (con Assoporti) depositano ricorso al tribunale Ue			
01/04/2021	<b>Port News</b>	<i>di Redazione</i>	39
Tasse e porti, operazione verità			
01/04/2021	<b>Port News</b>	<i>di Redazione</i>	40
Tasse e porti, le ragioni del dissenso			
01/04/2021	<b>Sea Reporter</b>		42
Assoporti, illustrati i contenuti del ricorso alla Corte di Giustizia Europea			
01/04/2021	<b>Ship Mag</b>		44
Ricorso delle AdSP contro l'UE: ecco le motivazioni			
01/04/2021	<b>Shipping Italy</b>		46
Tassazione porti: ecco spiegata la strategia difensiva dell'Italia contro l'Europa			
01/04/2021	<b>Brindisi Report</b>		48
Regime fiscale applicabile alle Adsp: depositato ricorso al tribunale Ue			
01/04/2021	<b>Stylo 24</b>		50
Tassazione delle Adsp, presentato ricorso contro Bruxelles			

## Trieste

01/04/2021	<b>Ansa</b>		51
Porto: nuovo record lavoro, 4.640 avviamenti a marzo Alpt			
02/04/2021	<b>Il Piccolo</b>	Pagina 11 <i>A.P.</i>	52
Raggiunto a marzo il record di turni di lavoro nello scalo regionale			
01/04/2021	<b>FerPress</b>		53
Porto Trieste: a marzo 4640 avviamenti. Un dato mai prima raggiunto e segnale concreto del buon andamento del porto			
01/04/2021	<b>Il Nautilus</b>	<i>Redazione</i>	54
LAVORO IN PORTO, NUOVO RECORD: 4640 AVVIAMENTI A MARZO PER ALPT, L' AGENZIA PER IL LAVORO PORTUALE DELLO SCALO GIULIANO			
01/04/2021	<b>Informare</b>		55
A marzo record di avviamenti per i portuali dell' Agenzia per il Lavoro del Porto di Trieste			
01/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		56
Porto di Trieste, marzo da incorniciare per l'Agenzia del lavoro			
01/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	60
Trieste: record di lavoro in porto			
01/04/2021	<b>Ship Mag</b>		61
Marzo record per l'Agenzia per il lavoro del porto di Trieste			
01/04/2021	<b>Shipping Italy</b>		62
Record al porto di Trieste: oltre 4.600 avviamenti al lavoro a marzo			
01/04/2021	<b>Transportonline</b>		63
Lavoro in porto Trieste, nuovo record			
02/04/2021	<b>Il Piccolo</b>	Pagina 19 <i>LAURA FAMULARISEGRETERIA DEL PD PROVINCIALE DI TRIESTE</i>	64
Il Porto vecchio è la sfida su cui Trieste si gioca il futuro.			

## Venezia

01/04/2021	<b>Ansa</b>		67
<hr/> Via le navi da crociera da Venezia, decreto del Consiglio dei ministri			
01/04/2021	<b>Ansa</b>		68
<hr/> Venezia, via le navi da crociera dalla laguna			
01/04/2021	<b>Ansa</b>		69
<hr/> Grandi navi: Compagnie crociere, giusto spostarle da Giudecca			
02/04/2021	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 8 <span style="float: right;"><i>Alberto Zorzi</i></span>	70
<hr/> Crociera, il nodo di Marghera Alcune navi ancora in Marittima			
02/04/2021	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 8 <span style="float: right;"><i>Mo. Zi.</i></span>	71
<hr/> «Risposta realistica, ora tempi rapidi» «Ma restano in laguna»			
02/04/2021	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 32 <span style="float: right;"><i>RAFFAELLA VITTADELLO</i></span>	72
<hr/> «Crociera, Venezia resti primo porto»			
02/04/2021	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 32	74
<hr/> Nesto: «Grandi navi Coinvolti anche noi»			
02/04/2021	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 32	75
<hr/> De Piccoli: «Il mio progetto dimenticato nonostante sia l' unico con la Via in regola»			
02/04/2021	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 32 <span style="float: right;"><i>MICHELE FULLIN</i></span>	76
<hr/> Manutenzioni, in gara Cimolai e Fincantieri			
02/04/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 18 <span style="float: right;"><i>ALBERTO VITUCCI</i></span>	77
<hr/> Concorso d' idee dai tempi lunghi Intanto il terminal andrà a Marghera			
02/04/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 18 <span style="float: right;"><i>ENRICO TANTUCCI</i></span>	79
<hr/> «Senza la Marittima addio alle crociere»			
02/04/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 19 <span style="float: right;"><i>A.V.</i></span>	80
<hr/> I comitati plaudono Ma bocciano Marghera			
02/04/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 19 <span style="float: right;"><i>FRANCESCO MACALUSO</i></span>	81
<hr/> Nesto: «Noi siamo contrari Voglio incontrare i ministri»			
02/04/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 19 <span style="float: right;"><i>A.V.</i></span>	82
<hr/> Scalo Duferco a S.Nicolò Poi in laguna solo con motori elettrici			
02/04/2021	<b>Il Manifesto</b>	Pagina 6	83
<hr/> «No Grandi Navi», vinta una battaglia se ne apre un' altra			
01/04/2021	<b>FerPress</b>		84
<hr/> DL grandi navi, L' AdSP MAS: "Provvedimento in continuità con Comitato. Da noi collaborazione per dare avvio a concorso di idee per soluzione definitiva			
01/04/2021	<b>GreenMe</b>	<span style="float: right;"><i>Germana Carillo</i></span>	85
<hr/> Via la grandi navi da Venezia: approvato il decreto per realizzare punti di attracco fuori dalla laguna			
01/04/2021	<b>Il Nautilus</b>	<span style="float: right;"><i>Redazione</i></span>	86
<hr/> Decreto Legge traffico crocieristico e merci Laguna di Venezia			
01/04/2021	<b>Informare</b>		88
<hr/> Entro due mesi un bando per un concorso di idee per l' attracco a Venezia di navi da crociera e mercantili			
01/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		89
<hr/> Grandi navi fuori dalla Laguna, entro due mesi il concorso di idee			
01/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<span style="float: right;"><i>Redazione</i></span>	90
<hr/> Concorso per idee su attracco grandi navi			
01/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<span style="float: right;"><i>Redazione</i></span>	91
<hr/> Passo in avanti per Venezia			
01/04/2021	<b>Sea Reporter</b>		93
<hr/> DL grandi navi sulla laguna di Venezia: passo in avanti verso una soluzione condivisa			

01/04/2021	<b>Ship Mag</b>		94
Stop grandi navi, Zincone: Decreto passo in avanti verso una soluzione definitiva per Venezia			
01/04/2021	<b>Ship Mag</b>		95
Via le navi da crociera da Venezia, decreto del Consiglio dei ministri			
01/04/2021	<b>Transportonline</b>		96
Grandi navi a Venezia: entro due mesi lancio del concorso di idee per attracchi fuori la laguna			
01/04/2021	<b>Travelnostop</b>		97
Via le grandi navi da Venezia, Cdm approva decreto: subito concorso d' idee			

## Savona, Vado

02/04/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 23	<i>LUISA BARBERIS</i>	98
I vagonetti delle Funivie ripartiranno solo tra un anno				
02/04/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b>	Pagina 38	<i>MAURO CAMOIRANO</i>	99
Funivie, parte a maggio il ripristino della linea Riattivazione ad aprile 2022				

## Genova, Voltri

02/04/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 6		100
Mariotti e Fincantieri la costruzione navale resiste alla pandemia				
01/04/2021	<b>Informare</b>			102
A febbraio i traffici delle merci nei porti di Genova e Savona-Vado sono diminuiti del -14,7% e -18,4%				
01/04/2021	<b>PrimoCanale.it</b>			103
Genova, lo spedizioniere: "Più danni da autostrade che dal covid"				
01/04/2021	<b>Shipping Italy</b>			104
Bandito il nuovo concorso per piloti nel porto di Genova				
02/04/2021	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	Pagina 12	<i>Marco Grasso</i>	105
Toti e "la nave che sta costruendo la diga". Gaffe sui social, l' annuncio è una fake news				

## La Spezia

01/04/2021	<b>Citta della Spezia</b>			106
Sommariva: "Nel 2022 l'avvio della liberazione di Calata Paita"				
01/04/2021	<b>Informare</b>			108
Toccate al porto di Livorno anziché a La Spezia nel servizio Atlantic Mediterranean Express della OOCL				
01/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>		<i>Redazione</i>	109
Da domani 800 imbarcazioni al Molo Pagliari				
02/04/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 18	<i>L.IV.</i>	110
Caserma vigili del fuoco nello scalo mercantile				

## Ravenna

02/04/2021	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b>	Pagina 9		111
Accordo Vesco Sapir, arrivano carichi di argilla dall' Ucraina				
02/04/2021	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b>	Pagina 9	<i>ANDREA TARRONI</i>	112
Stop alle crociere "dentro" Venezia Ravenna prepara l' assalto alle rotte				
02/04/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b>	Pagina 41		113
Importante accordo fra Sapir e Vesco				

01/04/2021	<b>Informare</b>		114
<hr/>			
01/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	115
<hr/>			
01/04/2021	<b>Ravenna Today</b>		116
<hr/>			
01/04/2021	<b>RavennaNotizie.it</b>	<i>Redazione</i>	117
<hr/>			
01/04/2021	<b>ravennawebtv.it</b>		118
<hr/>			
01/04/2021	<b>Shipping Italy</b>		119
<hr/>			
01/04/2021	<b>FerPress</b>		120
<hr/>			
01/04/2021	<b>Informare</b>		121
<hr/>			

## Marina di Carrara

02/04/2021	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b>	Pagina 20	<i>LUCA BARBIERI</i>	122
<hr/>				

## Livorno

01/04/2021	<b>AgiMeg</b>		124
<hr/>			
01/04/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		125
<hr/>			
01/04/2021	<b>Informare</b>		126
<hr/>			
01/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	127
<hr/>			
01/04/2021	<b>Port News</b>	<i>di Redazione Port News</i>	128
<hr/>			
01/04/2021	<b>Qui News Massa Carrara</b>		129
<hr/>			
01/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		130
<hr/>			
01/04/2021	<b>Sea Reporter</b>		131
<hr/>			
01/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	132
<hr/>			
01/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	133
<hr/>			

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

02/04/2021	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 35		134
<hr/>				

01/04/2021	<b>CivOnline</b>		135
<hr/>			
01/04/2021	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	136
<hr/>			
01/04/2021	<b>Travelnostonop</b>		137
<hr/>			

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

02/04/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 2	<i>Giorgio Santilli</i>	138
<hr/>			
02/04/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 2	<i>G.Sa.</i>	140
<hr/>			
02/04/2021	<b>Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)</b> Pagina 23		141
<hr/>			

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

02/04/2021	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 22		142
<hr/>			

## Palermo, Termini Imerese

01/04/2021	<b>IL Sicilia</b>	<i>Marianna Grillo</i>	143
<hr/>			

## Focus

02/04/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 15	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	144
<hr/>			
01/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		145
<hr/>			
01/04/2021	<b>Ship Mag</b>		146
<hr/>			
01/04/2021	<b>Shipping Italy</b>		147
<hr/>			
01/04/2021	<b>Shipping Italy</b>		149
<hr/>			
01/04/2021	<b>Shipping Italy</b>		150
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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



**Per il corteo del 2019**  
**Condannati i sette leader**  
**di Hong Kong democratica**  
di **Guido Santevecchi**  
a pagina 16



**Oggi in regalo**  
Con Corriere e 7  
cinque mascherine  
gratis ai lettori  
In edicola le protezioni



## La nuova scuola

### RIDIAMO AIGIOVANI IL FUTURO

di **Carlo Verdelli**

**L**e categorie ingannano. Se quelli che erediteranno l'Italia, bambini e adolescenti sotto i 18 anni, diventano una categoria, finiscono tutti in un sacco, dove si mischiano i ribelli senza causa delle risse per strada, i coscienti che resistono alle lezioni via computer, gli invisibili che una connessione per seguirle neanche ce l'hanno o è debolissima (a su 10, stima per difetto), i piccoli che ormai hanno realizzato che non è più un gioco e sbattono come farfalle contro finestre che non si aprono.

Le varianti del virus cominciano a colpire pure loro, i minorenni, passati indenni dalla prima ondata, quando la grande guerra è cominciata, e il generale Figliuolo, comandante in capo e in campo contro la pandemia, fa bene a chiamarla così, «guerra», che sarà pure improprio ma rende l'idea di una cosa che ci sta travolgendo con punte di cinquecento morti al giorno, ogni giorno, e guasti non tutti riparabili al nostro tessuto sociale, economico e anche morale. Nell'attesa e con la speranza ardente che l'arma finale dei vaccini riesca a dissolvere il nemico, tra i pezzi di Paese a cui si dovrebbe prestare la massima attenzione c'è proprio la Next Generation, che al di là dei buoni propositi corre il rischio di diventare Lost Generation, i figli perduti, come quelli dell'isola di Peter Pan. Se si abituano a isolarsi, se si deprimono, se si arrendono dentro, chi morderà il mondo al posto loro?

continua a pagina 24

L'Oms all'Europa: campagna lenta. Lombardia, definito il piano. Resta alto il numero dei morti: 501

## Le Regioni: dateci più vaccini

Speranza: 50 milioni di dosi per fine giugno. Ieri record di iniezioni, 282 mila

Ieri record di vaccinazioni con oltre 282 mila iniezioni, ma le Regioni spingono per avere più fiale. L'Oms all'Europa: la campagna è troppo lenta. Il ministro Speranza promette 50 milioni di dosi entro fine giugno. Calano i nuovi contagi, ancora alto il numero di morti.  
da pagina 2 a pagina 9

### INTERVISTA CON IL MINISTRO DELLA SALUTE

#### «Serve rigore, sbagliato cavalcare l'inquietudine»

di **Monica Guerzoni**



**S**ul virus «la verità, non si soffi sull'inquietudine». Il ministro Roberto Speranza al *Corriere*: «Serve rigore».  
a pagina 3



### PSEUDOSCIENZE E GIUSTIZIA

#### Perché criticare i ciarlatani è così rischioso?

di **Carlo Rovelli**

**I**n uno Stato di diritto, le sentenze si rispettano e si applicano. Anche se non ne condividiamo le motivazioni. Ci sono però situazioni in cui i giudici, in buona fede, commettono errori, e questi errori, accumulati, diventano nocivi per la società. In questo caso, penso sia bene parlarne.  
continua a pagina 9

### DALL'ARCHIVIO DI STATO

#### Il pesce d'aprile (ufficiale) sulla nascita di Venezia

di **Gian Antonio Stella**

**E**viva la Lupa, Romolo, Remo e Roma e pure la «foto di gruppo» del bronzo ai Musei Capitolini: ma c'è qualcuno al mondo che crede davvero che i gemelli abbiano succhiato dalle mammelle d'una femmina di lupo? Sono magnifiche, le leggende: guai a toccarle. Purché non vengano prese troppo sul serio. Com'è successo coi famosi 1600 anni dalla fondazione di Venezia. E così, per dissetare gli assetati di prove certificate, alcuni studiosi si sono inventati dei falsi «autentici». Pesce d'aprile.  
continua a pagina 20

### Cinque Stelle L'ex premier: accetto una sfida complessa e coraggiosa



ASSEMBLEA CONGIUNTA MOVIMENTO 5 STELLE CAMERA/SENATO

L'ex premier Giuseppe Conte, 56 anni, in streaming all'assemblea del M5S annuncia di essere pronto a ritornare in campo

**I**n streaming con i gruppi parlamentari, eurodeputati, consiglieri regionali e amministratori locali, Giuseppe Conte ritorna in campo. «Ho accettato questa sfida, rinfonderemo il M5S, ma senza rinnegare il passato», dice. Tra gli ostacoli il tetto del secondo mandato per gli eletti e il rapporto con la piattaforma Rousseau.  
a pagina 12

### IL CAMBIO DI RUOLO

#### Quelle spine per l'avvocato che ormai parla da leader

di **Fabrizio Roncone** a pagina 13

### IL CAPITANO: NON HO TRADITO LA PATRIA

#### Rubava i segreti, un video incastra la «spia» Biot

di **Fiorenza Sarzanini**

**W**alter Biot, il capitano della Marina italiana che ha venduto materiale segreto a un ufficiale russo, si difende: «Non ho tradito la patria, mai messo a rischio l'Italia». Ma sono stati documentati 181 scambi di materiale riservato. Il militare, accusato di spionaggio, è stato incastrato grazie a un video.  
alle pagine 10 e 11

### GUERINI (DIFESA)

#### «È stata una ferita Abbiamo reagito»

di **Francesco Verderami**

**I**l caso della spia italiana che passava le informazioni ai russi è «una ferita d'infedeltà» come è emerso dalle parole del ministro della Difesa Lorenzo Guerini ai vertici delle Forze Armate, ma ha dimostrato che «l'Italia ha gli anticorpi».  
a pagina 11

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

**A**lla ricerca di una giustificazione che lo rendesse meno odioso ai suoi connazionali e forse alla sua coscienza, il capitano di fregata e di fregatara Walter Biot ha spiegato di avere venduto segreti militari ai russi per motivi di famiglia. Il mutuo per la casa e il mantenimento della prole, tra cui una figlia che sta poco bene. Più o meno le stesse parole usate dalla moglie, che all'elenco ha aggiunto i quattro cani e le rate della palestra (ai tempi del Covid si pensava fosse chiusa). Messaggio sottinteso: Biot non ha tradito per comprarsi uno yacht, ma per salvaguardare il tenore di vita dei suoi cari. La famiglia come attenuante è un concetto squisitamente italiano, esasperato da una certa tv a ciglio umido. Se il capitano lo ha tirato in ballo è perché ci cre-

## Tengo famiglia

de. E perché è convinto, con qualche ragione, che gli crederemo anche noi. Non tutti e non del tutto, ma «Tengo famiglia» è pur sempre lo slogan che Leo Longanesi proponeva di cucire sul tricchiere: il movente insindacabile, la candeggina che smacchia ogni bruttura. Il limite del familismo è che non pensa mai alle ricadute dei propri gesti sulle famiglie altrui. Per esempio, quelle dei soldati italiani all'estero che i documenti venduti dal capitano potrebbero avere messo a repentaglio. Oltretutto Biot non è un relitto sociale né un battifore libero, ma un rappresentante autorevole e garantito dello Stato. Era quella la grande famiglia di cui avrebbe dovuto sentirsi parte. Chiedendole aiuto, invece di tradirla.





Il Fatto cresce del 47% in un anno e la editoriale Seif chiude il 2020 ritornando in utile, con tutti i settori in crescita. Grazie a lettori e abbonati: è merito vostro



Venerdì 2 aprile 2021 - Anno 13 - n° 91  
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

**IERI ANCORA 501 MORTI**

Speranza linciato da Salvini&C. Draghi non parla



◻ MARRA E SALVINI  
A PAG. 2-3

**IDEONE PARLAMENTARI**

Recovery, armi ecologiche grazie alla "transizione"

◻ CANNAVÒ A PAG. 4-5

**ECCO LE CARTE SU BIOT**

Lo spione fregato dalle telecamere nascoste in ufficio

◻ PACELLI A PAG. 14

**IL PENTITO SCHIAVONE**

"Sgarri e rifiuti, i boss: Cosentino va ammazzato"

◻ IURILLO A PAG. 13

**» SPUNTI PER CASSESE**

Draghi scrive come Conte: pure lui in Siberia?

» Lorenzo Giarelli

Tremeno i burocrati di Palazzo Chigi, stanno arrivando le purghe siberiane. E se qualcuno si scandalizzasse, si rassicuri: l'idea non è nostra, ma del fine giurista Sabino Cassese, presidente emerito della Corte costituzionale. Già, perché un paio di mesi fa, Cassese si agitava contro i decreti di Conte, auspicando "la colonia penale" per chi scriveva quegli orrendi Dpcm: "Sì, ci vorrebbe la Siberia!".  
A PAG. 16

**RIFONDAZIONE IL SUO DISCORSO PER IL "NEO-MOVIMENTO"**

# Il Conte Verde

## ECCO IL PIANO PER I 5 STELLE



**"ONESTI E CAPACI"**  
CARTA DEI PRINCIPI PER APRIRSI A TUTTI, DEMOCRAZIA DIGITALE E ORGANIZZAZIONE, ECOLOGIA, LEGALITÀ GIUSTIZIA SOCIALE E CAMBIO DI SIMBOLO CON NUOVE "STELLE"

◻ DE CAROLIS A PAG. 7

**LE NOSTRE FIRME**

- Padellaro Rai, gli auto-direttori a pag. 9 • De Masi Cercasi Sinistra a pag. 17
- Emiliani Regioni anti-boschi a pag. 11 • Gomez Bavaglio a Messora a pag. 11

**L'INCHIESTA** Gli atti della Procura Due conti a Lugano

## "Da Fontana firme false per ripulire i soldi evasi"

■ Dettagli inediti sul presidente lombardo: sistemò parte dell'evasione con una "voluntary disclosure" alterata. E non ha mai avuto delega sul conto aperto nel 2005 prima della morte di sua madre

◻ MILOSA A PAG. 6



**Mannelli**



**La cattiveria**  
Salvini: "Se è rosso è rosso, se è giallo è giallo". Tutte quelle ore di Dad gli sono servite a qualcosa  
WWW.FORUM.SPINOZZALI.IT

**LA RESISTENZA TESSILE**  
Birmania, le sarte operaie in piazza contro la dittatura

◻ GROSSI A PAG. 15



**TREND FILM COMMISSION**  
Le nuove fiction "mafia-zero": come un ufficio turismo

◻ PONTIGGIA A PAG. 18

**Da Pomezia con furore**

**» Marco Travaglio**

La spy story all'amatriciana del capitano di fregata Walter Biot da Pomezia, la spia che venne dall'Agro Romano arrestata a Spinaceto mentre vendeva terribili segreti Nato a due russi in cambio di 5mila euro in una scatola da scarpe per pagarsi il mutuo e le medicine, un merito l'ha avuto: restituirci i nostri Le Carré preferiti, al secolo Paolo Guzzanti fu Mitrokhin (*Giornale*), Claudia Fusani fu Pompa (*Riformatorio*) e Jacopo Iacoboni (*Stampa*). Tutti e tresgomentieri per una notizia inaspettata: in Italia ci sono spie russe. Ora manca solo che scoprono quelle nel resto del pianeta. Noi non vorremmo sconvolgerli con troppe sorprese tutte insieme, peraltro reperibili al cinema, in edicola, sul web e in libreria, ma si sospetta che s'aggiungano per il mondo anche spie americane, inglesi, tedesche, francesi, cinesi, financo italiane. E da sempre. I nostri eroi invece parlano della spia che venne da Pomezia come di un caso unico nella storia. Il commissario Iacoboni lo spiega così: "Lo spionaggio russo in Italia si è intensificato nel 2018 col governo Lega-M5S e ha avuto un punto di svolta ulteriore nei controverosi marzo e aprile 2020" con "la missione degli aiuti russi per il Covid". Chissà cosa spiavano quei 32 medici russi mentre fingevano di aiutare l'ospedale da campo a Bergamo, oltre alle scollature delle infermiere. Feltri jr. non ha dubbi: "militari che scorrazzavano in Italia, convocati dal nostro governo con Di Maio a fare da dama di compagnia".

Sì, è vero, gli stessi Le Carré de nonntri accusavano Conte di aver venduto l'Italia a Trump, cioè agli Usa. Sì, è vero, negli anni 60 e 70 la Fiat (editore della *Stampa*) tresscava con l'Urss e negli anni 80 fu scoperto un italo spione dei sovietici all'Olivetti di De Benedetti (editore di *Rep*). Sì, è vero, B. (padrone del *Giornale*) è pappa e ciccia con Putin. Sì, è vero - lo scrive il commissario Iacoboni - negli ultimi mesi sono state beccate spie russe in Bulgaria, in Francia e in Olanda, dove non risultano governi grillini. Ma il problema per Feltri jr. sono "Beppe e Luigino divisi a Berlino", anzi al Cremlino. Il loro "governo populista ha reso l'Italia anello debole della Nato" (*Rep*). Infatti ora - denuncia Iacoboni - c'è un "offensiva di influenza russa sul vaccino Sputnik", che in ogni fila nasconde una microspia per tenerci d'occhio. Fortuna che con l'"atlantista" Draghi non passerà. Ma solo qui. La stessa *Stampa* annuncia: "Parigi e Berlino, vertice con Putin: Pronti a collaborare su Sputnik". Hai capito Giuseppe e Giggino? Han subornato pure Macron e Merkel. Intanto *Stampa pubblica*, capofila dell'atlantismo nostrano, s'è battuta come una leonessa per riportare al governo B. e Salvini, i migliori amici di Putin. In cambio di 5mila euro in una scatola da scarpe? No, gratis. Furba, lei.







# il Giornale



VENERDÌ 2 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 78 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ISSN 1120-3445 | Grande Ed. (settimanale)

DAL 1974 CONTRO IL CORO

## EMERGENZA OSPEDALI

# L'ALLARME DI ZANGRILLO

«Non solo Covid, tra i ricoverati 8 pazienti su 10 hanno gravi patologie che non c'entrano col virus. Ma nessuno ci pensa»  
Medici in rivolta: «Altro che scudo, è solo uno scudetto»

di Alessandro Sallusti

**P**rofessor Zangrillo, cosa sta accadendo nel suo ospedale?

«Si lavora con ordine, cercando di rispondere alle necessità dei pazienti con complicità da Covid, ma ricordiamo che esistono tante altre patologie che non dobbiamo trascurare».

**Ci faccia capire meglio.**

«Il Pronto Soccorso del San Raffaele è molto gettonato e viaggia su una media di 120 accessi giornalieri; siamo passati da una media del 50% di pazienti Covid della prima ondata al 30% di ottobre, al 13% di febbraio-marzo 2021, quindi almeno 8 pazienti su 10 sono affetti da gravi patologie che nulla c'entrano con il virus».

**Questi dati la preoccupano?**

«Moltissimo, perché la realtà di chi lavora in ospedale e deve occuparsi di tutti è completamente diversa da quella narrata quotidianamente, ormai da più di un anno, sui media. Purtroppo si continua a morire di cancro, di malattie cardiovascolari e di malattie neurologiche».

**Qual è allora il suo suggerimento? Se potesse decidere, avendo carta bianca, cosa farebbe?**

«Ho sempre sostenuto che una società evoluta meriti messaggi chiari e responsabili. La profilassi vaccinale è la priorità, giocare tutta la partita in ospedale equivale a giocare una partita di calcio in 8 contro 11, il vostro medico di base è fondamentale».

**C'è qualcosa che avremmo potuto fare meglio?**

«Non dobbiamo mai dimenticare che l'Italia e la Lombardia in particolare hanno subito l'impatto diretto di un evento imprevedibile e sconosciuto, prima di ogni altro Paese del mondo occidentale. Da clinico medico sono convinto che la battaglia contro una malattia insidiosa abbia le sue armi migliori (...)

segue a pagina 3

PIANO VACCINI NEL CAOS

## Paura Regioni: «Noi senza dosi» Oms contro l'Ue

Andrea Cuomo e Enza Cusmai

I mesi si contano ormai a suon di vaccini. E in aprile saranno distribuiti in Italia quasi 11 milioni di dosi. Un numero importante che farà alzare l'asticella delle vaccinazioni vicino alla media di 300mila al giorno per poi farla balzare a 500mila nell'ultima decade di aprile. L'incertezza sui possibili rinvii di consegne, però, rimane, tanto che qualcuno già lancia l'allarme. Veneto e Lazio in testa. Intanto in Lombardia il governatore Attilio Fontana annuncia la svolta: «Via al sistema di Poste, da giugno gli under 50». Ma tutta l'Europa va al rallentatore. E l'Oms accusa: ritardi inaccettabili.

con Giannoni, Tagliarferri e Uva alle pagine 4-5 e 6-7

LA POLEMICA SUL DDL ZAN FERMO ALLE CAMERE

## Elodie, Fedez e il canto stonato di chi vuole zittire la Lega

di Massimiliano Parente

a pagina 10



**DAGHI A SALVINI** Da sinistra, in senso orario: Levante, Fedez, Elodie e Mahmood. Sono tra i cantanti che hanno chiesto di zittire la Lega perché a loro dire ostacola il sì al ddl Zan

E NORDIO ACCUSA GRATTERI

## «Test psichiatrico per i pm no Vax»

Felice Manti

«Per l'accesso in magistratura manca l'esame fondamentale: quello psichiatrico». Non le manda a dire l'ex magistrato Carlo Nordio, ex procuratore a riposo dal 2017. Nel mirino c'è sempre Nicola Gratteri, il coraggioso magistrato antimafia, e la sua sciagurata prefazione al libro negazionista *Strage di Stato* scritto da Angelo Giorgianni e Pasquale Bacco.

a pagina 13

IL «GESTO DI PATERNITÀ»

## Il Papa incontra Becciu e celebra messa con lui

Sartini a pagina 18

AGGRESSIONE FISCALE SENZA TREGUA

## Nell'anno nero dei negozi hanno aumentato la Tari

Francesco Forte e Antonio Signorini

I rifiuti diminuiscono ma la Tari continua ad aumentare. Come se non bastasse, la riforma che avrebbe dovuto rendere più equa una tassa che si gioca con l'Imu il primato dell'antipatia dei contribuenti, ha peggiorato la situazione. Nonostante il lockdown, il costo totale è aumentato a 9,73 miliardi, +80% in 10 anni.

a pagina 8

PROPOSTA SUICIDA

## LA GOGNA IN TV PER GLI OSPITI NON CONVIENE AI GRILLINI...

di A.S.

**S**crive ieri sul suo Facebook Alessandro Di Battista, cittadino nullafante in attesa di rientrare in politica: «Qualche anno fa avanzai una proposta alla Rai: scrivere nel sottopancia dei politici, oltre alle loro cariche, i carichi pendenti e le eventuali condanne. Esempio? «Stasera abbiamo ospite Roberto Formigoni, ex presidente della Regione Lombardia condannato a 10 anni e 5 mesi per corruzione». Logico no? Un completamento del servizio pubblico». E

la stessa prassi Di Battista vorrebbe anche applicarla ai giornalisti perché il «castigo etico deve valere per tutti», scrive citando il mio caso di direttore condannato a 14 mesi e messo agli arresti domiciliari nel 2012.

Vorrei ricordare a Di Battista che nel mio caso il sottopancia dovrebbe essere «Alessandro Sallusti, direttore del Giornale e vittima (...)

segue a pagina 11

LA STRANA SPY STORY

## «Tengo famiglia» il tradimento all'italiana

di Vittorio Macioce

**R**oma non è la Buchara di due secoli fa, ma l'odore del «grande gioco» un po' si percepisce. Solo che qui da noi anche le storie di spionaggio prendono il carattere della commedia. La moglie di Walter Biot, il capitano di fregata agganciato da Mosca, avrebbe tradito perché «tiene famiglia»: il mutuo, le spese, i figli, la vita. Il prezzo dell'affare è popolare: cinquemila euro. Ti vorrebbe voglia di liquidare tutto con un sorriso, la questione invece resta seria. La Russia stava per ricevere segreti militari (...)

segue a pagina 15  
Giannini e Micalestin  
alle pagine 14-15

DOPO LA VITTORIA CONTRO LA LITUANIA

## Focolaio in Nazionale, Bonucci positivo E nella Juve scoppia il caso dei festini

di Tony Damascelli e Riccardo Signori

Il ritorno trionfale della Nazionale dopo la vittoria alle qualificazioni mondiali è stato rovinato dal bollettino Covid: positivi 4 persone dello staff tecnico e il bianconero Bonucci. E la Juve è di nuovo finita nell'occhio del ciclone, poche ore prima del derby con il Torino. Tre dei suoi giocatori, infischandosi delle norme, hanno fatto un festino a casa di McKennie: sospesi.

L'INTERVISTA Sandro Donati

«Perché è giusto che Schwazer vada ai Giochi di Tokyo 2020»

Pier Augusto Stagi

con Latagliata a pagina 28

a pagina 29



Da domani con «il Giornale»

Da Cavallero e Badoglio alla vittoria in Libia

# IL GIORNO

VENERDÌ 2 aprile 2021  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

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

Brescia, la giovane pakistana troppo "moderna"

**Uccisa per il no al matrimonio  
Il padre di Sana:  
eccomi, processatemi**

Raspa in Lombardia



Milano, bloccati dalla Finanza

**Dosi di vaccino  
a 150 euro  
Chiusi 2 siti web**

Servizio nelle Cronache

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Le tasse beffa dopo un anno di crisi

Assurdo: nel 2020 attività commerciali e aziende hanno pagato per rifiuti più che nel 2019. In 10 anni il gettito Tari è salito dell'80%. Esplode la rabbia di baristi e ristoratori: proteste in autostrada fra Bologna e Firenze. Il Viminale: stretta sui controlli di Pasqua

Servizi  
da pag. 3 a pag. 7

Il caso dell'ufficiale spia

**Tengo famiglia  
Perché l'Italia  
non cambia mai**

Michele Brambilla

**C**onvocato ieri dal giudice, l'ufficiale della Marina Militare arrestato per spionaggio ha fatto conoscere, tramite il suo avvocato, il motivo per cui ha consegnato ai russi alcuni documenti riservati: «L'ho fatto per la mia famiglia». Già il giorno prima la moglie, in un'intervista al Corriere della Sera, aveva fatto chiarezza: «Il mutuo, quattro figli, quattro cani, le palestre... Con tremila euro al mese non campavamo più». In serata, a dissipare ogni dubbio, è giunto l'intervento di uno dei figli: «Se mio padre l'ha fatto, è stato per la mia famiglia». Insomma da quando non c'è più la cortina di ferro non si tradisce più la Patria per le magnifiche sorti e progressive del socialismo: si vola molto più alto.

Continua a pagina 2

**FEDERICA SCIARELLI: NEL 2004 LA VICENDA PIPITONE FU IL MIO PRIMO CASO  
«LA NOSTRA MISSIONE È DARE SPERANZA, UN LIETO FINE CI RENDE FELICI»**

**DENISE E LE ALTRE:**

Federica Sciarelli,  
62 anni



**IO NON MOLLO**

Jannello a pagina 13

DALLE CITTÀ

Milano

**Botte e bastonate  
a caso in centro  
Preso  
la Bonola gang**

Palma nelle Cronache

Milano

**"Falla" nell'Area C:  
lavori fino a maggio  
Porta Venezia libera**

Anastasio nelle Cronache

Pavia

**"Punta Est":  
tutti assolti  
in secondo grado**

Pisanu nelle Cronache



Giovedì santo dall'ex cardinale. «Atto di paternità»

**La riabilitazione del Papa  
Messa a casa di Becciu**

Fabrizio a pagina 12



Offerti 276 milioni per i diritti della danza maori

**I fondi Usa vogliono l'haka  
Gli All Blacks fanno muro**

G. Caccamo a pagina 15

Prurito e bruciore della pelle

**herpasogel**  
DISPOSITIVO MEDICO  
ATTIVO LENITIVO PROTETTIVO

In farmacia o su [www.arpharma.it](http://www.arpharma.it)

**A&R PHARMA**



**Domani su Alias**

**MYANMAR** Il nazionalismo religioso ha individuato il nemico nei musulmani Rohingya: incontri con testimoni e storici



**Culture**

**TEMPI PRESENTI** A cura di Luciana Castellina e Massimo Serafini il libro «La fabbrica del Manifesto» Tommaso Di Francesco pagina 10



**Visioni**

**VIRGILIO SIENI** Il nuovo progetto del grande coreografo, la danza ai tempi della pandemia Francesca Pedroni pagina 12

# il manifesto

quotidiano comunista

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE ■ EURO 2,00

VENERDI 2 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 78

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**ALLARME PER I RICHIAMI, ASTRAZENECA HA CONSEGNATO UN QUARTO DELLE FORNITURE**

## Vaccini, le scorte sono agli sgoccioli

■ Il numero di morti e contagi non può essere sottovalutato ma c'è un'accelerazione nelle vaccinazioni: il ministro Speranza tiene d'occhio la curva e spera nella campagna di immunizzazione. Ieri 282.158 dosi effettuate in un giorno, la quota fissata dal premier Dra-

ghi è 500mila al giorno entro fine aprile. Il commissario Figliuolo: «Oggi arriveranno in Italia oltre 1,3 milioni di dosi di AstraZeneca. Sono già arrivate oltre 500mila dosi di Moderna e mercoledì sono state consegnate oltre un milione di dosi Pfizer». Zingaretti avverte:

«Nel Lazio saremmo in grado di triplicare le dosi da dare alle persone però le case farmaceutiche destano preoccupazione. Il problema più grande sono i richiami. Salire sopra l'85% delle dosi distribuite è un grande rischio». E in Veneto si devono fermare. **POLLICE A PAGINA 2**

**MATTARELLA FIRMA**

### Decreto, dubbi nella maggioranza

■ Per venire incontro a Salvini, l'ultimo decreto legge anti Covid- approvato mercoledì dal Consiglio dei ministri e firmato ieri sera da Mattarella - prevede

la possibilità che nuove aperture (o chiusure) siano introdotte con semplice delibera del Consiglio dei ministri. Ceccanti (Pd): va cambiato. **FABOZZI A PAGINA 3**

**Pandemia/solidarietà**

### Un patrimonio in attesa della politica

FILIPPO BARBERA

Le conseguenze economiche e sociali della pandemia sono state sino a oggi parzialmente attenuate da vincoli e misure «tamponate» la cui durata non può essere a termine e delle quali infatti si intravede già la scadenza. La ripresa economica richiederà politiche di indirizzo, che saranno giocoforza orientate alla transizione green e digital prevista dalla ripartizione dei fondi del Pnrr. Ma la ricchezza su cui il paese può contare non è solo quella a debito o a fondo perduto, che peserà sulle generazioni future, — segue a pagina 15 —

**Venezia**

### «No Grandi Navi», vinta una battaglia se ne apre un'altra

GIANFRANCO BETTIN

La notizia è di quelle attese da anni: il governo ha deciso che le navi di oltre 40 mila tonnellate di stazza non potranno più entrare in laguna e, altra buona notizia, ciò riguarda anche le navi portacontainer adibite a trasporti transoceanici. Sembra, così, vinta la storica battaglia ambientalista, in primis del Comitato No grandi navi (peraltro ora sanzionato per le proteste sull'acqua dalla Capitaneria con multe salate che pagherà grazie a una sottoscrizione di massa: sulla pagina FB del Comitato le modalità per contribuire). — segue a pagina 6 —

foto di Christophe Ena/Ap

**Ecobombe**

Le Commissioni Difesa di camera e senato chiedono all'unanimità al governo di usare parte dei fondi del Recovery plan per gli armamenti militari. Mentre a Bruxelles nell'ultima bozza del Green New Deal spuntano finanziamenti alle industrie fossili travestite di verde **pagina 6**

### IL DISCORSO AI 55 Conte il «rifondatore» debutta tra gli eletti



■ In quasi un'ora di discorso l'ex presidente del consiglio si presenta all'assemblea dei parlamentari. Evita i temi sensibili, non parla di doppio mandato o di Rousseau, ma dice che il suo M5S non diventerà un partito tradizionale. E sulla democrazia digitale precisa: «Sappiamo che la tecnologia non è neutra». **SANTORO A PAGINA 5**

### Calabria Su spazzatura e sanità si misura il fallimento

PINO IPPOLITO ARMINO

Su tutto domina la spazzatura. Un'affermazione improntata a cupo pessimismo morale? No, parlo della spazzatura fisica, reale, quella che nella mia infanzia passava a raccogliere, con un minuscolo bidoncino munito di ruote, un netturbino. — segue a pagina 15 —

**all'interno**

### Tunisia «Via i rifiuti italiani, non siamo una discarica»

ARIANNA POLETTI **PAGINA 7**

### Myanmar La tregua è una farsa Onu: «Rischio guerra civile»

EMANUELE GIORDANA **PAGINA 8**

### Cina Piattaforme e Pcc, ora lo scontro è mediatico

SIMONE PIERANNI **PAGINA 9**

### SALVINI-ORBÁN I sovranisti tentano il rilancio

■ Un piede nel cuore dell'Europa più istituzionale che ci sia, quella di Draghi. L'altro in un sovranismo che cerca di depurarsi dall'antieuropeismo con il sogno di costituire il gruppo più forte del Parlamento europeo. Il Salvini ultimo modello viene presentato a Budapest, ospite Orbán, che incorona il leghista «nostro eroe perché ha saputo fermare l'immigrazione via mare», e con loro il polacco Morawiecki. Promettono di rivedersi e lo slogan del progetto se lo inventa l'italiano: «Rinascimento europeo». **COLOMBO A PAGINA 5**

**Lele Corvi**



1.0402  
9 7770025 1213000  
Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Epml/CRM/232103





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXXI - N° 91 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 2 Aprile 2021 •

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

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

**Gli scritti autobiografici**  
**Quando Orwell disse:**  
**«Non sparo a un nemico**  
**che si regge i pantaloni»**

Antonio Saccone a pag. 14



**L'album**  
**La svolta di Neffa**  
**«Canto in napoletano**  
**sono le mie radici»**

Federico Vacalebre a pag. 15



**L'analisi**  
**EFFETTO MELONI**  
**LA DESTRA**  
**CHE PIACE POCO**  
**MA PRENDE VOTI**

Alessandro Campi

La destra che non c'è, quella che di solito piace agli intellettuali (di solito non di destra) letteralmente non batte un chiodo. La destra che c'è - brutta, sporca e cattiva nella considerazione dei medesimi - macina invece voti a palate. Prenderne atto con piatto realismo o sperare che un giorno possa compiersi il miracolo d'una destra finalmente bella, buona e civile capace di piacere non solo alla gente che piace e si piace?

Diciamo che questo scarto tra l'effettuale e l'immaginario è il brutto, ma forse anche il bello, della politica. Quelli che la studiano lo sanno bene, ma talvolta ahimè dimenticano che proprio perché essa segue regole tutte sue difficilmente si può indirizzarla o incasellarla a misura delle preferenze di chi la osserva. Specie quando, come oggi, si stanno producendo tali accelerazioni storiche da rendere le comparazioni col passato politico più o meno recente del tutto inutili o fuorvianti. Il mondo si sta ridisegnando sotto i nostri occhi a causa di una pandemia globale: sicuri che conservatorismo, progressismo, liberalismo, socialismo, moderatismo, populismo, nazionalismo, tutta roba del secolo scorso e oltre, siano ancora categorie attrattive o capaci di afferrare la realtà in movimento?

Il dilemma un tantino stucchevole tra la destra esistente e quella desiderabile, emersa con prepotenza quando scese in campo Berlusconi (un liberista più gaudente che selvaggio che aveva il piccolo difetto di piacere a milioni di italiani) è divenuto poi un tormentone.

Continua a pag. 43

## Campania verso l'arancione dal 7 aprile riapre la scuola

► Cambio di colore da martedì ma De Luca attacca: «Nessun controllo sui divieti» Fortini: si torna alla Dad se risalgono i contagi, l'anno scolastico non si allungherà

Il reportage A Capodimonte tra i più noti pittori italiani



### Il vaccino nella grande bellezza

Mattia Bui a pag. 3

**Il nuovo leader**  
**Il debutto**  
**di Conte**  
**«Cinquestelle**  
**da rifondare»**

Lo streaming come rassicurazione identitaria delle origini. E Conte che sceglie lo streaming per il suo esordio da leader in pectore è un colpo sociale: like (centomila), applausi e commenti positivi (quasi diecimila su Facebook). Così l'ex premier si «prende» i 5Stelle all'assemblea degli eletti: «Partito da rifondare» Ajello a pag. 8



Capone, Mautone e Pappalardo alle pagg. 2 e 3

**I tempi lunghi**  
**Vaccinazioni lente**  
**l'Oms boccia la Ue**  
**«È inaccettabile»**

Evangelisti a pag. 4

## Napoli, ristoratori e professionisti in coda alla Caritas

► L'anticipazione del rapporto sui nuovi poveri in un anno richieste d'aiuto aumentate dell'80%

Antonio Menna in Cronaca

**Sommersi e salvati**  
**IL VIRUS SOCIALE**  
**E LA SFIDA**  
**DEL WELFARE**

Antonio Mattone

È trascorso oltre un anno da quando la pandemia ha fatto irruzione. Continua a pag. 43

**Il ministro Bonetti**  
**«Asili nido al Sud**  
**con il Recovery**  
**puntiamo al 50%»**

«In Campania i servizi per l'infanzia devono aumentare di cinque volte grazie al Recovery». Lo dice al Mattino la ministra per la Famiglia, Elena Bonetti. Esposito a pag. 9

**Bonucci positivo. Azzurri, giallo Zielinski**  
**Il focolaio della Nazionale**  
**ripresa della serie A nel caos**

Pino Taormina

Dopo il «giro» delle Nazionali torna la paura Covid nel campionato di calcio italiano. Tamponi, uno dopo l'altro. Rapidi, molecolari e antigenici. Perché il campionato che riprende lo fa sotto la grande incognita del Covid. Un disastro, ma si sapeva che sarebbe andata a finire così. Il Napoli attende il risultato del test molecolare di Zielinski dopo i dubbi dei test rapidi, nella Juve il nazionale Bonucci è positivo al Covid.

A pag. 16

**Critiche e complimenti**  
**SE SOLO NAPOLI**  
**STORCE IL NASO**  
**PER GATTUSO**

Francesco De Luca

Da Cosmi, suo avversario domani con il Crotono al "Maradona", a Capello, nei giorni della sosta Gattuso ha ricevuto tanti attestati di stima. E di solidarietà. Continua a pag. 42

**OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?**

**NOCAVITY**  
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

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

da **FIMO IN FARMACIA** [www.fimosrl.it](http://www.fimosrl.it)

**PRONTO INTERVENTO DENTALE**

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUTMIN.SANITÀ DEL 29/04/2020





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 143 - N° 91  
ITALIA  
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 2 Aprile 2021 • S. Francesco da Paola

IL GIORNALE DEL MESSAGGERO

Commenta le notizie su MESSAGGERO.IT

**21 VACCINI GIORNO PER GIORNO**

Dosi somministrate ieri: **305.826**

Dosi somministrate in totale: **10.324.127**

Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **+62%**

Rapporto dosi settimanali rispetto alla settimana precedente: **+31%**



**E domani torna la A**  
**Focolaio Nazionale**  
**contagiati Vialli e De Rossi**  
**positivo anche Bonucci**  
**azzurri isolati nei club**

Trani nello Sport



**Federazione in crisi**  
**«L'haka non si vende»**  
**La rivolta All Blacks**  
**contro la cessione**  
**dei diritti della danza**

Ricci Bitti nello Sport



Ideologia e pressioni  
Il prezzo che  
pagheremo  
per due giorni  
di scuola

Massimo Martinelli

**C**i sarà un prezzo da pagare che non è stato messo nel conto. L'auspicio è che sia il più lieve possibile, anche se il mondo scientifico, praticamente all'unanimità, scuote la testa. Perché la decisione di consentire la riapertura delle scuole per due o tre giorni, a seconda delle regioni, alla vigilia di una festa familiare come la Pasqua in cui sono prevedibili (e inevitabili) situazioni di promiscuità, è apparsa incomprensibile.

Per quale motivo esporre i bambini al pericolo di contagio in aula con il rischio di trasformarli in piccoli inconsapevoli untori dei nonni che abbracceranno nei giorni di Pasqua e Pasquetta? Perché mettere in preventivo un prezzo in termini di vite umane in nome di un principio ideologico? Patrio Bianchi, ministro dell'Istruzione, lo ha rivendicato fieramente in tv, ai microfoni di Maria Latella su Skytg24: «L'idea è che si ricomincia, si ricomincia dalla scuola, la scuola non è l'ultima ma la prima a riaprire. Questo è il segnale che dovevamo dare e che abbiamo dato in maniera chiara e limpida». E il sospetto è che dietro questi principi ci sia il cedimento della politica alle pressioni del popolo delle famiglie, indubbiamente in affanno nel gestire la prole e gli orari di ufficio, la logistica della dad e gli spazi ristretti in casa.

Continua a pag. 25

## «Europa bocciata sui vaccini»

►L'accusa dell'Oms al piano della Ue: ritardi inaccettabili. Il Lazio: poche dosi, così ci fermiamo  
Rianimazioni in tilt. Pasqua in zona rossa: sì a messe e pranzi in famiglia, no a picnic e ristoranti

ROMA Vaccinazioni a rilento, l'Oms boccia la Ue. L'Organizzazione mondiale: l'epidemia cresce ma l'Europa va piano in modo inaccettabile. Il Lazio: così ci fermiamo. Da Roma al Veneto il flop delle forniture costringe le regioni a sospendere le iniezioni. Il Gimbe denuncia: in 13 regioni superata la soglia di sicurezza nelle terapie intensive. Pasqua: si potrà andare a messa e si potranno raggiungere le seconde case. Intanto Campania e Veneto verso l'arancione.  
Evangelisti, Gentili, Massi e Mozzetti da pag. 2 a pag. 5

### L'intervista

**Nardella: «Centro, la macro-regione che serve al Paese»**

Mario Ajello

«**C**entro locomotiva d'Italia: serve una macro-regione»: così Dario Nardella a Il Messaggero. A pag. 9

### Lo «sconto» seguirà la sede lavorativa

**Sgravi Inps, il governo si corregge: i soldi per il lavoro restano al Sud**

ROMA La decontribuzione per il Sud torna al Sud. Lo sconto sul costo del lavoro rischia di premiare anche chi assumeva al Nord, particolare denunciato dal Messaggero, a cui adesso è stato posto rime-



dio. Il ministero ieri si è corretto: l'accesso alla decontribuzione per il Sud è considerato legittimo solo quando il lavoratore risulta effettivamente impiegato nelle regioni del Sud.  
Bisozzi a pag. 8

### Effetto Meloni

**La destra che muta non piace ai salotti ma prende più voti**

Alessandro Campi

**L**a destra che non c'è, quella che di solito piace agli intellettuali (di solito non di destra)...  
Continua a pag. 25

### Contrabbandieri sorpresi all'opera al confine con il Messico



**Quei bimbi lanciati oltre il Muro Usa**  
Nel video choc i bimbi lanciati oltre il muro che divide gli Usa dal Messico  
Pompetti a pag. 12

## Spionaggio russo, i giudici a caccia dei complici di Biot

►L'ufficiale fermato ha sottratto 181 file top secret Ieri si è difeso: «L'Italia non è mai stata in pericolo»

Cristiana Mangani e Giuseppe Scarpa

**U**na microcamera piazzata nel suo ufficio, mentre fa le foto con il suo smartphone Samsung 9 a 181 documenti classificati. Pensava di essere solo Walter Biot, 55 anni, capitano di fregata della Marina militare italiana, finito in carcere per spionaggio. Lui: ero disperato.  
A pag. 11

### S'indaga su 25 milioni

**Una firma falsa per i soldi esteri inguaia Fontana**

Michela Allegri

**F**ontana e la valuta estera. «Falsificata una firma».  
A pag. 6

### Branco di 15 ragazzi

**I pestaggi a caso della baby gang: a Milano 4 arresti**

MILANO La chiamano "movida violenta", ma l'unica cosa che si muove sono le mani. Picchiavano i passanti a caso. Ieri la squadra mobile di Milano ha concluso le indagini che hanno portato alla individuazione della baby gang 151. Un 20enne e tre 19enni sono finiti agli arresti domiciliari col divieto di comunicare, mentre altri nove minorenni sono indagati a piede libero. Il giudice: «L'obiettivo era provocare una reazione dei malcapitati al solo fine di poterli poi sopraffare con immotivata violenza».  
Gentile a pag. 13

**SAGITTARIO**  
**GIORNI DI RILANCIO**

**IL GIORNO BRANCO**

Buon giorno, Sagittario! Avete un volto da cinema, che la Luna proietta su un grande schermo immaginario, e siete consumati attori! Nelle questioni materiali, nei contatti che possono cambiare ancora una volta le carte in tavola nella professione. Lo farete domenica, la bellissima sorpresa di Pasqua sono Sole, Venere e Mercurio in Ariete, avete certamente fortuna anche in amore. Marte suggerisce di essere decisamente concreti. Auguri.  
© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

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



# il Resto del Carlino

VENERDÌ 2 aprile 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

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

Emilia Romagna, l'assessore al Turismo

**«Daremo liquidità agli alberghi per ripartire»**

Tazzari nel Fascicolo Regionale



Sassuolo, il ragazzo scomparso

**«Cambio vita» Le ricerche web di Alessandro**

Annese nel Fascicolo Regionale

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Le tasse beffa dopo un anno di crisi

Assurdo: nel 2020 attività commerciali e aziende hanno pagato per rifiuti più che nel 2019. In 10 anni il gettito Tari è salito dell'80%. Esplode la rabbia di baristi e ristoratori: proteste in autostrada fra Bologna e Firenze. Il Viminale: stretta sui controlli di Pasqua

Servizi  
da p. 3 a p. 7

Il caso dell'ufficiale spia

**Tengo famiglia Perché l'Italia non cambia mai**

Michele Brambilla

**C**onvocato ieri dal giudice, l'ufficiale della Marina Militare arrestato per spionaggio ha fatto conoscere, tramite il suo avvocato, il motivo per cui ha consegnato ai russi alcuni documenti riservati: «L'ho fatto per la mia famiglia». Già il giorno prima la moglie, in un'intervista al Corriere della Sera, aveva fatto chiarezza: «Il mutuo, quattro figli, quattro cani, le palestre... Con tremila euro al mese non campavamo più». In serata, a dissipare ogni dubbio, è giunto l'intervento di uno dei figli: «Se mio padre l'ha fatto, è stato per la mia famiglia». Insomma da quando non c'è più la cortina di ferro non si tradisce più la Patria per le magnifiche sorti e progressive del socialismo: si vola molto più alto.

Continua a pagina 2

FEDERICA SCIARELLI: NEL 2004 LA VICENDA PIPITONE FU IL MIO PRIMO CASO  
«LA NOSTRA MISSIONE È DARE SPERANZA, UN LIETO FINE CI RENDE FELICI»

**DENISE E LE ALTRE:**

Federica Sciarelli, 62 anni



**IO NON MOLLO**

Jannello a pagina 13

DALLE CITTÀ

Bologna, tanti test ai rossoblù

**Soriano negativo al tampone rapido Si attende il molecolare**

Vitali in Qs

Bologna, la Dad è a ostacoli

**In via Carracci 130 famiglie senza fibra ottica**

Orsi in Cronaca

Zola Predosa, 40 anni di attività

**La Petroniana salva cento posti di lavoro**

Carbutti in Cronaca



Giovedì santo dall'ex cardinale. «Atto di paternità»

**La riabilitazione del Papa Messa a casa di Becciu**

Fabrizio a pagina 12



Offerti 276 milioni per i diritti della danza maori

**I fondi Usa vogliono l'haka Gli All Blacks fanno muro**

G. Caccamo a pagina 15

Prurito e bruciore della pelle

**herpasogel**  
DISPOSITIVO MEDICO  
ATTIVO LENITIVO PROTETTIVO

In farmacia o su [www.arpharma.it](http://www.arpharma.it)

A&R PHARMA



# IL SECOLO XIX

VENERDÌ 2 APRILE 2021



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXV - NUMERO 78, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

**CONVALIDATO L'ARRESTO DELL'UFFICIALE Biot e i segreti venduti ai russi: «Dovevo aiutare la famiglia»**

IACOBONI E LONGO / PAGINA 10



**I RACCONTI DI MELVILLE, CONAN DOYLE, LONDON E VERNE Cuori ribelli in mezzo alla tempesta: secondo libro omaggio del Secolo XIX**

DOMENICA IN ALLEGATO CON IL QUOTIDIANO / PAGINA 32



**INDICE**

Primo-Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 13
Economia-Marittimo	Pagina 14
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 35

RACCONTI DI MARE E TEMPESTA 2 USCITA DOMENICA IN REGALO

RECORD DI VACCINAZIONI PER L'ITALIA IN UN GIORNO (282 MILA), MA DIVERSE REGIONI RISCHIANO DI INTERRUPERE LE INIEZIONI PER MANCANZA DI DOSI

## Accelera il contagio in Liguria: seconde case vietate più a lungo

Ieri 710 casi: lo stop per turisti e residenti fino a domenica 11. Scatta oggi la zona rossa a Savona e Imperia

### IL REPORTAGE



Spiegata semideserta a Finale Ligure

**La Pasqua in solitudine del Ponente: «Aiutateci o non ce la facciamo»**

Marco Menduni / INVITATO A BORGHETTOS SPIRITO

Sbotta Mario: «Altro che zona rossa, qui ci meritiamo la zona bianca, siamo sotto una campana di vetro». Replica Marta: «Ma a te che importa, tanto non c'è nessuno». Il botta e risposta, senza alcun presupposto scientifico ma solo emozionale, va in scena all'essata metà della passeggiata a mare di Borghetto Santo Spirito, dove l'aiuola lascia spazio a uno slargo con tante panchine. A mezzogiorno si raduna un piccolo popolo con i capelli canuti. Tutti nelle seconde case, ma dalla fine della scorsa estate. Un tempo si diceva: svernano.

I due uomini sono piemontesi, Mario dal Monferrato e Andrea dalla provincia di Asti. Maria, calabrese d'origine, e Anita arrivano da Milano, Susanna da Genova. Il resto della passeggiata è deserto, le ruspe muovono banchi di sabbia, dove c'è uno spazio indenne dal movimento delle pale gioca un gruppo di una decina di bambini. Padroni incontrastati.

La zona rossa nelle province di Savona e Imperia scatterà oggi, con un giorno di anticipo rispetto a quella nazionale, e durerà almeno fino all'11 aprile. Non solo: il presidente della Regione Liguria Toti ha prorogato fino alla fine della prossima settimana anche l'ordinanza che vieta il trasferimento nelle seconde case. Lo stop vale anche per i trasferimenti tra comuni della Liguria. «Una misura indispensabile, nel Ponente è stata superata la soglia critica», spiega Toti. Ieri 710 nuovi casi registrati in Liguria.

SERVIZI / PAGINE 2-7

### ECONOMIA E AZIENDE

Ugo Magri / PAGINA 9

**Brunetta: un portale per le assunzioni dei dipendenti pubblici**

«Siamo entrati in una straordinaria congiunzione astrale», confida Renato Brunetta, ministro per la Pubblica amministrazione. «Usciremo dalla pandemia più forti, più coesi, più attrezzati per il futuro.

Teodoro Chiarelli / PAGINA 14

**Elkann: Stellantis triplicherà le vendite di vetture elettriche**

Stellantis, nata dal matrimonio fra Fca e Psa, triplicherà quest'anno le vendite di auto elettriche e ibride. Lo annuncia John Elkann, presidente e amministratore delegato della holding della famiglia Agnelli.



## La Liguria del turismo punta sul mare verde per il dopo-Covid

Un ciclista guarda Genova dall'Alta via dei monti liguri, sentiero che unisce La Spezia a Ventimiglia

MORETTI CLEMENTI / PAGINA 11

### SOCIETÀ



**De Gregori, 70 anni di poesia in musica da Rimmel a Titanic**

Renato Tortarolo

Domenica Francesco De Gregori compie 70 anni. Per mezzo secolo è andato così veloce, da farci affannare. Se sfiorava l'amore, veniva fuori "Rimmel", e qualcuno s'indispettiva: troppo arcana, poco allineata. E De Gregori tirò dritto. Poi venne "La donna cannone", favola universale dissero. Quindi è poesia pura.

L'ARTICOLO, DONDINI E NEGRÌ / PAGINE 30 E 31



**"Cracco Portofino", lo chef stellato sbarca in piazzetta**

Rossella Galeotti

«Tra un po' vedremo la luce. Entro l'estate». Nella mattina portofinese, Carlo Cracco sorride con gli occhi. Sbarcato nel Borgo, lo chef vicentino ha incontrato Fabio Ramasco, direttore del re-styling dell'ex Pitosforo. Ristrutturazione totale per il ristorante degli eredi Vinelli che lo chef stellato guiderà, dandogli un'impronta tutta sua. A partire dal nome: "Cracco Portofino".

L'ARTICOLO / PAGINA 11

**AURUM**

OPERAZIONE PATRIMONIALE FINI E AUTORIZZATA DALLA BANCA D'ITALIA

**COMPRO**

**ORO e ARGENTO**

**SEDE STORICA**

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI  
\*fino al massimale di legge

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

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

### BUONGIORNO

Questa storia abbastanza buffa delle spie di Spinaceto è servita quantomeno a offrire al mondo l'ostentazione del nostro ritrovato e non più ambiguo atlantismo. Infatti Giorgia Meloni mercoledì si è sentita al telefono con la «patriota coraggiosa» Katalin Novák, titolare ungherese delle politiche della famiglia, una persuasa che le donne debbano riscoprire l'orgoglio della casalinga. Ma Meloni è all'opposizione. Al governo ci sono gli altri, e il governo è una falange. Tranne Matteo Salvini, vabbè. Ieri era a Budapest coi democratici illiberali Victor Orbán e Mateusz Morawiecki, e Salvini è Salvini, conosciamo il tipo. Ma sul Pd non si discute, qui atlantismo al cento per cento, proprio a stelle e strisce in groppa al cavallo bianco, magari un po' timidi con Pechino, un po' corrvivi con gli egiziani, un po' con-

fusi sul Venezuela, e sono cose che succedono quando si sopporta il fardello della responsabilità di governo, e quando si ha una certa storia. Pure Matteo Renzi è un sincero atlantista, molto amico di Barack Obama e poi chissà perché una settimana si è una no va da qualche satrapo delle teocrazie medioorientali, ma che c'importa? Tanto ha il due per cento. Ecco sì, semmai c'è Beppe Grillo, già entusiasta del progressismo degli ayatollah iraniani, e nelle ultime ore impegnato a stabilire la superiorità morale della Cina e della Russia sugli imperialisti americani. Liberi e Uguali poi ha una tradizione di famiglia, se c'è un matto in Sudamerica se lo pigliano loro, dai tempi di Chávez e Evo Morales e fino a Maduro. Su Berlusconi e Putin lasciamo perdere. Però adesso, cacchio, Spinaceto libero! —

### Pensavo peggio

MATTIA FELTRI

**AURUM**

OPERAZIONE PATRIMONIALE FINI E AUTORIZZATA DALLA BANCA D'ITALIA

**COMPRO**

**ORO e ARGENTO**

**SEDE STORICA**

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI  
\*fino al massimale di legge

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

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



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 24710,00 +0,25% | SPREAD BUND 10Y 96,70 +0,90 | €/S 1,1746 +0,18% | BRENT DTD 61,77 -2,08% | Indici & Numeri → pag. 35-39

## Wall Street record, S&P oltre 4mila

### Mercati

La Borsa americana supera una nuova soglia psicologica. Positivi i listini europei

Il maxi piano di Biden spinge anche l'economia: indice Ism al top dal 1983

Wall Street da record spinta dal piano Biden da 2,3mila miliardi sulle infrastrutture e dalla corsa dei titoli tecnologici. L'indice S&P 500, che raggruppa i titoli delle prime 500 società americane quotate, ha superato per la prima volta nella sua storia la soglia

dei 4mila punti, ritoccando i massimi per il secondo giorno consecutivo. Nelle contrattazioni l'indice industriale Dow Jones è salito di 150 punti. Il Nasdaq ha avuto un balzo dell'1,5%. Alphabet, la holding di Google, e Microsoft hanno guadagnato oltre il 2%. Netflix quasi il 3%. Facebook e Amazon l'1%. Le azioni Microsoft sono avanzate sulla notizia che il gigante del software di Seattle nei prossimi dieci anni formerà all'esercito americano 120mila device sulla realtà aumentata: un contratto da 21,9 miliardi di dollari. Positive anche le Borse europee con Francoforte che ha aggiornato nuovi massimi con l'indice Dax 30 oltre la soglia dei 15mila punti. Bene anche Milano (+0,25%) con l'Fsse Mib salito in quattro sedute del 2,1%, sui massimi da 13 mesi.

Lops e Gennai — a pag. 6

### L'INCHIESTA DI PLUS 24

Le banche d'affari: la corsa dei listini non è una bolla

—domani in allegato con il Sole— Servizio a pag. 6

### GLI INVESTIMENTI USA

Nel «New Deal» lavoro, strade e auto elettrica

Marco Valsania — a pag. 7

## Nel Recovery Plan più spazio per i giovani: il Governo accoglie la linea del Senato

### Le vic della ripresa

Sì dell'Aula alla relazione di maggioranza. Franco: priorità anche alle imprese

Il Governo dovrà integrare il Piano nazionale ripresa e resilienza con misure specifiche dedicate alla «prossima generazione, speci-

fando dettagliatamente la strategia e provvedimenti trasversali rivolti alle giovani generazioni»: con uno sguardo a nuove generazioni, di pari età di genere e Sud, l'Aula del Senato ha varato ieri la risoluzione di maggioranza che approva la Relazione delle commissioni Bilancio e Politiche Ue. L'attenzione alla prossima generazione è stata accolta e rilanciata dal ministro Franco: bisognerà «far sì che i giovani e le imprese siano al centro dello sforzo di ripresa».

Mobili — a pag. 3

### L'INTERVISTA

Dadone: nel Piano più risorse e un pilastro dedicato alle nuove generazioni

Pogliotti e Tucci — a pag. 3

### La grande crisi

ALITALIA A FINE CORSA, SENZA ACCORDO UE AEREA A TERRA A FINE MESE

di Gianni Dragoni — a pagina 22



**Superbonus 110%**  
La verifica lavori nel 2021 non sblocca le opzioni per le spese 2020



Gavelli e Tosoni — a pagina 31

**Liti fiscali**  
Processi da remoto fino al 31 luglio ma ancora poche videoudienze

Ambrosi e Iorio — a pag. 28



**Firma Digitale Remota OTP Mobile**  
Ti basta solo lo smartphone



### PER IL PROGETTO IL TRAGUARDO DEL 2030

Il tracciato in sei lotti della nuova linea Alta velocità Salerno-Reggio Calabria nell'ipotesi corridoio autostradale



## Salerno-Reggio Calabria unite dall'Alta velocità

È finalmente pronto, dopo dieci anni di buoni propositi, il progetto di fattibilità tecnico-economica sull'Alta velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria. Prevala la scelta di una linea non litoranea, che passa da Cosenza. In base alle indicazioni, il Recovery Plan finanzia il lotto che da Battipaglia arriva a Praja, e probabilmente un

secondo lotto, Paola-Cosenza. Nel Recovery c'è uno stanziamento di 1,5 miliardi che arrivano a 2,085 con alcuni fondi nazionali. La promessa alla Ue è che tutta l'opera sarà realizzata entro il 2030. La linea aiuterà a decongestionare il porto di Giola Tauro con la possibilità di instradare merci verso l'Adriatico.

Giorgio Santilli — a pag. 2

### PANORAMA

#### EMERGENZA COVID

**Piano vaccini a rilento: dosi contate. In Veneto e Lazio scorte finite**

Sembra sempre più difficile raggiungere a metà aprile il target di 500mila vaccini al giorno previste dal piano: servirebbero 7,5 milioni di dosi e almeno altre 4,5 milioni per i primi 15 giorni per procedere al ritmo di 300mila iniezioni (il picco è di 283mila). Ad aprile l'Italia dovrà fare affidamento solo su 8 milioni di dosi. Veneto e Lazio hanno già finito le scorte: «Rischiemo lo stop».

#### FALCHI & COLOMBE

**GLI UTILI DI BANKITALIA GARANZIA DI INDIPENDENZA**

di Donato Masclandaro — a pagina 14

#### ITALIA

**Boom apparente (+497%) di vendite auto a marzo**

A marzo in Italia sono state immatricolate 169.654 auto. Rispetto a marzo 2020 volumi moltiplicati per 5 (+497%). Ma sullo stesso mese del 2019 il calo è del 19,7%. Il mercato stenta a ripartire.

#### AGRICOLTURA

**Agroalimentare: in arrivo l'Authority di vigilanza**

Un'Authority che vigili su contraffazione, agromafie e pratiche sleali della grande distribuzione. L'ha promessa il ministro dell'Agricoltura, Stefano Patuanelli a «Recovery Food» di Coldiretti.

#### Moda 24



**Retail di lusso**  
Beccari, ceo di Dior: «Investiamo su Milano e sull'Italia»

Giulia Crivelli — a pagina 20

#### 24+ [ilsol24ore.com](http://ilsol24ore.com)

**Assegno unico**  
Perché sarà difficile garantire 250 euro per figlio

**PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE**  
3 mesi a 1 €. Per info: [ilsol24ore.com/abbonamenti](http://ilsol24ore.com/abbonamenti)  
Servizio Clienti 02.30.300.600

### PARLA IL CEO WANG

«Huawei pronta a sostenere le start up italiane»



**Ceo di Huawei Italia.**  
Wilson Wang: «Italia strategica per il nostro gruppo»

Huawei, colosso cinese delle tic, vuole sostenere le startup italiane. Le tensioni geopolitiche, dice il ceo di Huawei Italia, Wilson Wang, non devono prevalere: «In ogni mercato il nostro focus è aiutare la trasformazione digitale».

Andrea Biondi — a pag. 16

## La sostenibilità è un vento che non si ferma.

Dal 1898 produciamo energia elettrica da fonti rinnovabili. Oggi siamo impegnati nella transizione energetica del Paese e guardiamo a un futuro sempre più sostenibile, con l'obiettivo di produrre entro il 2030 il 40% della nostra energia da fonti rinnovabili.

DIVENTIAMO L'ENERGIA CHE CAMBIA TUTTO.

#energiaschecambiatutto  
[edison.it](http://edison.it)





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 2 aprile 2021  
Anno LXXVII - Numero 91 - € 1,20  
Venerdì Santo - Passione del Signore

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 - Abbonamenti a Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo - Cicerone Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo - Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo - Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo - Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo - Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

## LA RIVOLTA DI RISTORANTI E COMMERCianti

# Non è giusto un altro mese così

Saltati 259 mila autonomi  
Spariti 35 miliardi di incassi  
solo nel settore ristorazione

Questa Italia non resiste più  
e non riesce a vivere di mance  
Impossibile chiudere ancora

Tutti sfiniti, monta la rabbia  
anche contro Mario Draghi  
che non ha cambiato passo

Il Tempo di Osho

## Salvini, patto di ferro con i sovranisti d'Europa



"Gira voce che  
sei diventato  
mezzo europeista"

"Ma chi vaa detta  
sta stronzata?"

Storace a pagina 10

DI DAMIANA VERUCI

Centoventicinque milioni di reddito al giorno bruciati negli ultimi dodici mesi dal mondo delle imprese e del lavoro autonomo, per un calo complessivo di quarantacinque miliardi di euro. (...)

Segue a pagina 2

È solo prepotenza

## Scuole aperte, negozi chiusi Ma non l'ha detto la scienza

DI FRANCO BECHIS

C'è un motivo scientifico per cui bar e ristoranti - i principali responsabili del virus - a leggere i provvedimenti dei governi di Giuseppe Conte e di Mario Draghi che è in assoluta continuità con il predecessore - debbano restare chiusi? (...)

Segue a pagina 3

La spy story Italia-Russia

## L'ex ministro Giulio Terzi «È la seconda guerra fredda»

Musacchio a pagina 9

Azzurri tutti «tamponati»

## La positività di Bonucci manda in tilt il calcio Serie A col fiato sospeso



Pieretti a pagina 28

## Mancano le dosi non consegnate di AstraZeneca: un milione di prenotazioni sono a rischio È caos vaccini tra sequestri, stop e carenze

Ultimatum al Comune sui rifiuti  
Zingaretti dà alla Raggi  
un altro mese di tempo

Novelli a pagina 19

... Iniezioni tra «stop and go» e continui sos come quello di ieri sul mancato arrivo di 122mila dosi di AstraZeneca. Così un milione di prenotazioni fino a maggio sono a rischio. In arrivo il Johnson & Johnson ma solo per i 60-55enni che dal 20 aprile si potrà fare in farmacia.

Sbraga alle pagine 14 e 15

L'ultimo saluto a Guerini  
Quattromila laziali  
in piazza per Daniel

Rocca a pagina 20

la **S** TORACIATA

Enrico Letta  
si è fissato  
con lo slogan  
«io ci sono, Pd».  
Ci sei o ci fai?

Passione di una vita,  
Marchigiani per tradizione.

www.salumificiociriaci.it

Il diario  
di Maurizio Costanzo

Ieri, 1° aprile, è stata la ricorrenza del 40° anniversario di una legge che ha rifondato la Polizia di Stato, per cui la Polizia è diventata, attraverso un processo di smilitarizzazione, la prima forza di polizia civile ad ordinamento speciale. Sembrano cose da addetti ai lavori o da archivisti. No, perché dobbiamo sempre fare attenzione alle modifiche, ai cambiamenti, alla storia della Polizia di Stato come di qualunque arma tesca alla nostra difesa. In questi giorni di zone rosse e arancioni, abbiamo visto con quanta eleganza ma con quanta presenza la Polizia ha cercato di disciplinare gli ordinamenti del Governo.

PROVA  
**SUSTENIUM**  
Bioritmo3  
Multivitaminico

L'INTEGRATORE MULTIVITAMINICO  
CON PIÙ DI 70 BENEFICI\*  
PER IL BENESSERE FISICO E MENTALE.

\*INDICAZIONI SULLA SALUTE APPROVATE  
PER LE VITAMINE E I MINERALI CONTENUTI  
NEL PRODOTTO.

Venerdì 2 Aprile 2021  
Nuova serie - Anno 30 - Numero 77 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



**IO IL MIO 110% QUOTIDIANO**

**Superbonus, fotovoltaico no problem su immobili vincolati**

*Bongi-Poggiani a pag. 28*

**NUOVA MARCORA**

**Credito a tasso zero per le cooperative, fino a due milioni**

*Paganici a pag. 30*

**SU WWW.ITALIAOGGLIT**

**Coop - Il decreto che sblocca gli aiuti della nuova Marcora più gli allegati**

**Covid - Il dl su vaccinazioni, concorsi, societario**

**Lavoro - La sentenza della Corte costituzionale sui licenziamenti economici**

**10 ONLINE**

**Lo scontro corte di Karlsruhe-Merkel sul Recovery fund non promette nulla di buono per Draghi e l'Ue**

*Tino Oldani a pag. 5*

**Italia Oggi**

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**IN EDICOLA CON**

**Italia Oggi**

**La riforma dello SPORT**

Disponibile anche sul sito [www.assabbonamenti.com](http://www.assabbonamenti.com)

**Assemblee in videoconferenza**

*Ammesse fino al 31 luglio per approvazione di bilanci e modifiche statutarie di onlus, organizzazioni di volontariato e associazioni di promozione sociale*

Anche le associazioni di promozione sociale, le organizzazioni di volontariato e le onlus potranno riunire le assemblee per le modifiche statutarie o per l'approvazione del bilancio con mezzi di telecomunicazione fino al 31/7/2021. Viene così colmata una lacuna della legge di conversione del Milloproroghe (Legge 28/2/2021 n. 21), che alle onlus, alle odv e alle aps consentiva tale modalità solo fino al 30 aprile 2021

*De Angelis-Ferrosi a pag. 25*

**De Luca jr alla corte di Letta. Sarà garante dell'alleanza M5s-Pd a Napoli**



Nel salto a numero due del gruppo parlamentare del Pd alla Camera, Piero De Luca, figlio del presidente della Campania Vincenzo, ha avuto una spinta diretta da parte del neo segretario del partito, Enrico Letta, il quale in questo modo ritiene di avere azzerato le intemperanze del padre quando dovrà digerire l'accordo elettorale Pd-M5s a Napoli. Nel capoluogo partenopeo, infatti, potrebbe essere candidato sindaco il pentastellato Roberto Fico. Di fronte al rischio di non potere rientrare in parlamento per il conformato divieto, nel M5s, del terzo mandato parlamentare, infatti, il presidente della Camera è allestito dalla poltrona di sindaco.

*Valentini a pag. 7*

**DIRITTO & ROVESCIO**

**Luca Palamaro, a quattro mani con Alessandro Sallusti, ha scritto, sul sistema giudiziario italiano, il saggio. Il libro si è rivelato subito un best seller. Ciò vuol dire che centinaia di migliaia di italiani sono quello che di imbarazzante dice quest'opera. Basta questo passo di Palamaro per allarmarsi: «Prendiamo un procuratore della repubblica in gamba, se ha nel suo ufficio un paio di sostituti sogni, un ufficiale di polizia giudiziario altrettanto bravo e ammannito con i servizi segreti e se questi signori hanno uno stretto rapporto con un paio di giornalisti di testate importanti, ecco che si crea una situazione per cui quel gruppo e quella procura, mi creda, hanno più potere del Parlamento, del premier e del governo intero». Essendo stato Palamaro il grande tessitore degli interessi di parte dei magistrati si possono lasciare correre queste affermazioni che danneggiano i moltissimi magistrati integerrimi? È stato aperto un fascicolo, nel Paese dove i fascicoli fioriscono? Non mi pare. Non si vuol sapere?**

**NEANCHE IN IDV**

**Molti M5s usciti o espulsi dal partito non riescono a riaccasarsi**

*Maffi a pag. 5*

**ALBA**

**PRECAUZIONE SEMPRE**

**MASCHERINA CHIRURGICA a partire da € 0,23**

**MASCHERINA MONOUSO FFP2 a partire da € 0,80**

**TERMOMETRO A INFRAROSSI € 14,90**

**TANTI ARTICOLI A PREZZI IMBATTIBILI**

**anche Made in Italy**

**SPEDIZIONI IN 48H**

Per info e ordini: [commercialez2@albapremium.it](mailto:commercialez2@albapremium.it)  
**albapremium.it**

Con «Il dizionario dei bilanci 2021» a € 6,00 in più; Con «Il manuale del superbonus» a € 6,00 in più; Con «La riforma dello sport» a € 6,00 in più



# LA NAZIONE

VENERDÌ 2 aprile 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

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

Mentre anziani e superfragili aspettavano

**Giovani e sanissimi  
In Toscana i miracolati  
del vaccino Pfizer**

Ulivelli nel Fascicolo Regionale



Tra Firenze, Pisa, Livorno e Lucca

**Il nuovo patto  
su aeroporti  
e infrastrutture**

Berti nel Fascicolo Regionale

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Le tasse beffa dopo un anno di crisi

Assurdo: nel 2020 attività commerciali e aziende hanno pagato per rifiuti più che nel 2019. In 10 anni il gettito Tari è salito dell'80%. Esplode la rabbia di baristi e ristoratori: proteste in autostrada fra Bologna e Firenze. Il Viminale: stretta sui controlli di Pasqua

Servizi  
da p. 3 a p. 7

Il caso dell'ufficiale spia

**Tengo famiglia  
Perché l'Italia  
non cambia mai**

Michele Brambilla

**C**onvocato ieri dal giudice, l'ufficiale della Marina Militare arrestato per spionaggio ha fatto conoscere, tramite il suo avvocato, il motivo per cui ha consegnato ai russi alcuni documenti riservati: «L'ho fatto per la mia famiglia». Già il giorno prima la moglie, in un'intervista al Corriere della Sera, aveva fatto chiarezza: «Il mutuo, quattro figli, quattro cani, le palestre... Con tremila euro al mese non campavamo più». In serata, a dissipare ogni dubbio, è giunto l'intervento di uno dei figli: «Se mio padre l'ha fatto, è stato per la mia famiglia». Insomma da quando non c'è più la cortina di ferro non si tradisce più la Patria per le magnifiche sorti e progressive del socialismo: si vola molto più alto.

Continua a pagina 2

**FEDERICA SCIARELLI: NEL 2004 LA VICENDA PIPITONE FU IL MIO PRIMO CASO  
«LA NOSTRA MISSIONE È DARE SPERANZA, UN LIETO FINE CI RENDE FELICI»**

**DENISE E LE ALTRE:**

Federica  
Sciarelli,  
62 anni



**IO NON MOLLO**

Jannello a pagina 13

DALLE CITTÀ

Firenze

**Appuntamenti  
per AstraZeneca  
anche a Pasqua**

Servizio in Cronaca

Firenze

**Allarme ospedali  
I posti letto  
stanno finendo**

Servizio in Cronaca

Firenze

**La storia  
di Caterina,  
l'angelo del mare  
che salva bambini**

Bartoletti in Cronaca



Giovedì santo dall'ex cardinale. «Atto di paternità»

**La riabilitazione del Papa  
Messa a casa di Becciu**

Fabrizio a pagina 12



Offerti 276 milioni per i diritti della danza maori

**I fondi Usa vogliono l'haka  
Gli All Blacks fanno muro**

G. Caccamo a pagina 15

Prurito e bruciore della pelle



In farmacia o su [www.arpharma.it](http://www.arpharma.it)



# la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 78

Venerdì 2 aprile 2021

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

*Gelmini: a maggio si tornerà alla vita*

## Vaccini, dopo il record dosi quasi finite Le Regioni: rischio blocco

Nel giorno del record dei vaccini anti-Covid in Italia (ieri 282.158 dosi, più vicine all'obiettivo di 300 mila somministrazioni giornaliere fissato nel piano nazionale) le Regioni fanno i conti con le file che mancano e con il rischio di dover sospendere le vaccinazioni. Stabili i nuovi contagi (23.649), ma i morti salgono a 501. L'Oms bacchetta l'Europa: «Vaccinazioni troppo lente». Gelmini: «Ultimo sforzo».

di **Basilio, Bocci, Giannoli Lopapa e Strippoli**

da pagina 6 a pagina 11

*A New York*

## Lo Yankee Stadium riapre agli immuni

di **Federico Rampini**

**A**ll'uscita del metrò, linea D nel Bronx, la fila è già lunga a mezzogiorno.

a pagina 13



▲ I tifosi Lo Yankee Stadium di New York riapre al pubblico dopo un anno

READ FINNER-USA TODAY SPORTS

# Spiati da ottanta agenti russi

È la rete che agisce nel nostro Paese. Il capitano di fregata Biot ha venduto a Mosca nove documenti "riservatissimi". Nelle carte i dettagli di operazioni Nato e le comunicazioni sulle truppe italiane all'estero. Così è scattata la trappola

## L'ufficiale: mi servivano soldi, l'ho fatto per la famiglia

di **Carlo Bonini, Giuliano Foschini Andrea Ossino e Fabio Tonacci**

**M**osca non è generosa con chi sbaglia. E non lo sarà, dunque, con chi, alle 18 di martedì scorso, ha messo a repentaglio la rete di spionaggio che in questi anni le tre agenzie della Federazione - Svr, Gru, Fsb - hanno steso in Italia. Almeno un'ottantina di operativi, un terzo della forza diplomatica russa accreditata nel nostro Paese. Disseminata tra l'ambasciata e i consolati, se si deve stare alle stime del lavoro di controspionaggio dell'Aisi. Parliamo dei due ufficiali del Gru (l'intelligence militare estera) che ieri, alle 12.30, si sono imbarcati su un volo Aeroflot a Fiumicino. Aleksej Nemudrov, addetto militare dell'ambasciata, e Dmitri Ostroukhov, addetto per l'esercito.

continua alle pagine 2 e 3 con i servizi di **Gianluca Di Feo** e **Romina Marceca** a alle pagine 3 e 4

*La politica*

## Conte in streaming con i Cinque stelle "L'assalto al Palazzo fa parte del passato"

di **Annalisa Cuzzocrea**  
a pagina 14

*Lettera agli azionisti*

## Elkann: "Nel segno dell'innovazione Exor costruirà grandi imprese"

di **Luca Piana**  
a pagina 24

*Usa e Italia*



## Spalla a spalla nel mondo che cambia

di **Antony Blinken e Luigi Di Maio**

**C**aro direttore, celebriamo quest'anno il 160° anniversario dello stabilimento delle relazioni diplomatiche tra Italia e Stati Uniti, che furono avviate nel 1861, quando l'Italia si riunì sotto la bandiera di una singola nazione, sulla spinta del Risorgimento.

a pagina 29

PROVA CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

## SUSTENIUM

**Bioritmo3**  
Multivitaminico

L'INTEGRATORE MULTIVITAMINICO CON PIÙ DI 70 BENEFICI\* PER IL BENESSERE FISICO E MENTALE.

\*INDICAZIONI SULLA SALUTE APPROVATE PER LE VITAMINE E I MINERALI CONTENUTI NEL PRODOTTO.

A. MENARINI

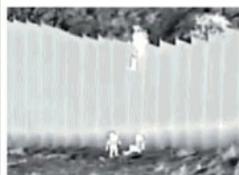
*La serie tv*



## Se la fiction trasforma Leonardo in genio ridicolo

di **Corrado Augias**  
a pagina 28

*Messico, filmato shock*



## Quelle due bambine gettate dal muro dell'indifferenza

di **Gabriele Romagnoli**  
a pagina 19

*Domani Robinson*

## Stipe e la ballata degli eroi



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

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

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

con "Il Mondo di Dante" € 11,90

NZ



**Exor Elkann: "Per Stellantis altri 11 modelli Triplicheremo le vendite di auto elettriche"**  
THEODORO CHIARELLI - P.18

**Stati Uniti La compagna di Floyd al processo "Vi racconto il mio George, fragile e mammone"**  
PAOLO MASTROLILLI - P.17




**NOBIS ASSICURAZIONI**

# LA STAMPA

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

VENERDÌ 2 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.51 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it **GNN**

DOMANI IN EDICOLA  
FIORI SOPRA L'INFERNO di ILARIA TUTI  
STORIE DI MONTAGNA

**VENDETTI 180 DOCUMENTI**

**La spia dei russi "Non ho tradito il mio Paese mi servivano soldi"**



IACOBONI, LONGO E SIMONI - PP.8-9

**L'ANALISI**

**CYBERSECURITY PIENA DI FALLE**

GIAN ENRICO RUSCONI

«I segreti Nato venduti a Mosca. Arrestato un ufficiale spia a Roma». È una notizia che sembra riportarci alla "guerra fredda" degli anni Cinquanta. Che ne è allora dei nuovi sistemi di sicurezza informatici, digitalizzati, di cui tanto si parla? Che ne è della "cybersecurity" militare che sviluppata nella dimensione digitale (cyber, appunto) avrebbe dovuto rendere obsolete le modalità con cui le spie tradizionali rubano i segreti militari e statali? L'episodio di cui si parla oggi è un fatto anomalo, marginale, buono per i più svariati commenti giornalistici, oppure getta una luce imbarazzante sulla effettiva efficacia della cybersecurity di cui dovrebbero godere innanzitutto "i segreti Nato"? Naturalmente la questione dell'efficacia non vale solo per la sicurezza cibernetica passiva, per così dire, ma anche per la cibernetica attiva.

CONTINUA A PAGINA 21

L'OMS BOCCIA L'UE SULLA DISTRIBUZIONE DEI FARMACI. ALLARME REGIONE: MANCANO DOSI

## Virus, il governo accelera si studia il pass vaccinale

Intervista a Brunetta: "Così riformeremo lo Stato: assunzioni per 5 anni"

**LA TESTIMONIANZA**

**COVID E PRIVILEGIATI E MAMMA NON C'È PIÙ**

GIORGIO AIRAUDO

Ma madre è morta ieri, all'ospedale di Rivoli. Dieci giorni dopo padre, che è mancato a Tortona perché non c'erano più letti per ospitarlo vicino a casa. - P.5 LUISE - P.5

**ALESSANDRO BARBERA UGO MAGRI**

Allarme dei governatori sui vaccini: "Non ci sono più le dosi". La ministra Gelmini ammette: "Siamo in difficoltà, ma recupereremo in fretta". E il governo pensa al pass per gli immunizzati. La pressione di Draghi ha funzionato: somministrate 282 mila fiale, l'84% di quelle a disposizione. Parla Brunetta: "Così riformeremo lo Stato". - P.3 SERVIZI - PP.2-7

**IL COMMENTO**

**LA PRIMA DI CONTE E LE NUOVE 5 STELLE**

MARCELLO SORGI

Il vestito sarà verde, come vuole Grillo che vede nella vocazione ecologica - fin dall'inizio una delle 5 Stelle - l'unica possibilità di rinascita per il M5S. CONTINUA A PAGINA 11 **SERVIZI** - PP.10-11

**LA STORIA**

**Val di Susa, l'angelo dei migranti che accoglie in casa tredici afghani**



FEDERICA ALLASIA

**FEDERICA ALLASIA**

Sui fogli bianchi disegnano principesse sorridenti e case dalle pareti altissime. Si sussurrano qualcosa nella loro lingua, si farsì, e scoppiano a ridere guardando le dita sporche di pennarello. - P.14

**IL REPORTAGE**

**Camogli e le bare inghiottite dal mare "Così i nostri cari muoiono due volte"**



LODOVICO POLETTI

**LODOVICO POLETTI**

«Oggi no, non dipingo niente. Oggi penso. Al mio bambino che è lì in quel cimitero. La sua tomba è proprio sul confine: pochi metri più in là e c'è la montagna che è franata. C'è il mare e il vuoto. E io penso». - P.15

**IL CASO PIPITONE**

**DENISE E QUEI FIGLI A NOI SCONOSCIUTI**

VIOLA ARDENE

«Sono una figlia come tante altre: una sconosciuta che ti somiglia». Mi sono detonati nella memoria questi straordinari versi di Alba de Cespedes quando ho visto, l'una accanto all'altra, le immagini di Piera Maggio e Olesya Rostova, la ventenne russa che potrebbe essere Denise Pipitone, la bimba scomparsa 17 anni fa a Mazara del Vallo.

CONTINUA A PAGINA 21

**LA POLEMICA**

**SE L'OSCURANTISMO ANIMA L'OMOFOBIA**

LEVANTE

Il peggio che viviamo resta, ancora e da sempre, l'odio, nelle sue diverse forme, nelle sue lievi o gravi ostentazioni. Nel nostro Paese ormai non si contano più le violenze fisiche e verbali mosse da pregiudizio e discriminazione di sesso, di genere, orientamento sessuale o identità di genere.

CONTINUA A PAGINA 21

**LA GIORNATA MONDIALE**

**AUTISMO, UNA FESTA NON SERVE A NIENTE**

GIANLUCA NICOLETTI

**GIANLUCA NICOLETTI**

Non voglio fare il guastafeste. Non mi sento veramente nello spirito di condividere bei pensieri questo due aprile. Sono almeno sei anni che mi arrabbato a creare clamore per la Giornata mondiale per la consapevolezza sull'autismo. Oggi vorrei però turarmi occhi e orecchie e sperare che arrivi presto l'indomani.

CONTINUA A PAGINA 21



**Coalvi**

**BUONGIORNO**

Questa storia abbastanza buffa delle spie di Spinaceto è servita quantomeno a offrire al mondo l'ostentazione del nostro ritrovato e non più ambiguo atlantismo. Infatti Giorgia Meloni mercoledì si è sentita al telefono con la spiarista coraggiosa Katalin Novák, titolare ungherese delle politiche della famiglia, una persuasa che le donne debbono riscoprire l'orgoglio della casalinga. Ma Meloni è all'opposizione. Al governo ci sono gli altri, e il governo è una falange. Tranne Matteo Salvini, vabbè. Ieri era a Budapest coi democratici illiberali Victor Orbán e Mateusz Morawiecki, e Salvini è Salvini, conosciamo il tipo. Ma sul Pd non si discute, qui atlantismo al cento per cento, proprio a stelle e strisce in groppa al cavallo bianco, magari un po' timidi con Pechino, un po' corrvivi con gli egiziani, un po' con-

**Pensavo peggio**

MATTIA FELTRI

fusi sul Venezuela, e sono cose che succedono quando si supporta il fardello della responsabilità di governo, e quando si ha una certa storia. Pure Matteo Renzi è un sincero atlantista, molto amico di Barack Obama e poi chissà perché una settimana si è e una no va da qualche satrapo delle teocrazie mediorientali, ma che c'importa? Tanto ha il due per cento. Ecco sì, se mai c'è Beppe Grillo, già entusiasta del progressismo degli ayatollah iraniani, e nelle ultime ore impegnato a stabilire la superiorità morale della Cina e della Russia sugli imperialisti americani. Liberi e Uguali poi ha una tradizione di famiglia, se c'è un matto in Sudamerica se lo pigliano loro, dai tempi di Chávez e Evo Morales e fino a Maduro. Su Berlusconi e Putin lasciamo perdere. Però adesso, cacchio, Spinaceto libero!



**HERNO**

## Porti: ricorso Assoporti su tasse, non c'è aiuto di Stato

Rossi, messo in campo portaerei ma auspichiamo il dialogo

(ANSA) - GENOVA, 01 APR - I porti italiani, coordinati da **Assoporti**, hanno depositato lunedì il ricorso al Tribunale dell' Unione europea contro la decisione della Commissione Europea che ha imposto all' Italia di tassare le Autorità di sistema portuale e oggi spiegano le motivazioni, a partire da una considerazione: "L' attuale sistema non può essere considerato alla stregua di un aiuto di Stato". Il nodo è la natura pubblica delle **Adsp** che sono amministrazione pubblica, non imprese assoggettabili all' imposta sul reddito delle società e i canoni demaniali e le tasse portuali che incassano sono tributi. "L' Italia ha riservato alla mano pubblica ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l' amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle Autorità di sistema portuale territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **Adsp** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **Adsp**" spiega **Assoporti**. "Abbiamo fatto chiarezza" sottolinea Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Adsp** del Mar Adriatico Meridionale illustrando le motivazioni del ricorso. "Non è una battaglia contro l' Europa" aggiunge il presidente dell' **Adsp** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, anche se ricorda che in caso di sconfitta ci sarà un ulteriore passaggio alla Corte di giustizia. "Abbiamo metaforicamente messo in campo le portaerei ma se evitiamo di sparare non dispiace a nessuno - dice Rossi, presidente di **Assoporti** - Auspichiamo che questo provvedimento venga annullato e riconsiderato, ma qualunque soluzione non dovrà penalizzare l' operatività e la capacità delle autorità di continuare a fare il loro lavoro come braccio del ministero". E in ogni caso prima di cambiare assetto normativo del sistema portuale, di rivedere la riforma Delrio con un dibattito interno "dovremmo prima applicarla per intero, far funzionare la conferenza dei presidenti, emanare il regolamento concessioni e solo dopo riflettere se è richiesto un cambio di paradigma". (ANSA).



## Il Piccolo

### Primo Piano

Il presidente dell' Autorità sul ricorso depositato a Bruxelles: «L' Ue chiede allo Stato di far pagare le imposte a se stesso»

## Tassazione dei porti D' Agostino: così l' Europa rischia di farci finire in mano ai privati

il casotrieste La privatizzazione delle Autorità portuali decisa dalla Commissione europea rischia nel breve periodo di rallentare le opere che il Recovery Plan prevede per Trieste e in un futuro più lontano potrebbe portare al "rischio Pireo", con moli e infrastrutture non più saldamente in mano pubblica e scalabili quindi da gruppi stranieri, come accaduto in Grecia con gli investimenti cinesi. Il presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino mette in guardia dalle scelte di Bruxelles e dà pieno appoggio alla causa depositata da **Assoporti** alla Corte di giustizia.

«Il ricorso - dice D' Agostino - si basa su un fatto semplice: l' Ue chiede allo Stato di far pagare le tasse a sé stesso. Come i Comuni non pagano le tasse allo Stato perché sono parte dello Stato, lo stesso vale per le Autorità. Il ricorso smonta le tesi che sono state usate da Bruxelles per penalizzare la portualità italiana a vantaggio del Nord Europa». Una bordata non da poco, per chi come D' Agostino è vicepresidente dell' Organizzazione dei porti europei, in rappresentanza dell' area mediterranea. L' Ue ritiene concorrenza sleale il fatto che i porti in Italia non paghino le imposte sugli utili e, secondo le nuove regole, dal 2022 tutte le entrate delle Autorità dovranno perciò essere tassate, dai canoni di concessione versati dai terminalisti (a Trieste valgono 15 milioni) alle tasse di ancoraggio e di ingresso delle merci (26 milioni all' anno). «La decisione dell' Ue è definitiva e non resta che la Corte di giustizia», sottolinea D' Agostino.

Ma a preoccupare non è tanto l' aumento dei costi finali, che potrebbe rivelarsi contenuto, quanto lo spostamento dei centri decisionali.

Il nodo è quello dei cosiddetti aiuti di Stato. «Se i porti diventano un' impresa a tutti gli effetti - ragiona il presidente dell' Ap - tutti i movimenti superiori a 200 milioni andranno notificati a Bruxelles e approvati. Così i soldi del Recovery saranno soggetti a intervento esterno. I tempi si allungano mentre la stessa Ue dice di voler vedere terminati i lavori entro il 2026. E ad ogni no della Commissione, scatterà il dubbio che la decisione sia politica e non tecnica, assunta magari per aiutare un porto belga o olandese».

Dopo le trattative con la Cina e l' arrivo dei tedeschi a Trieste, la geopolitica della logistica si concentra su una disfidata interna all' Ue, che potrebbe avere l' effetto non voluto di esporre i porti italiani al predominio diretto di società straniere. Il sistema italiano delle concessioni prevede un pagamento di un canone per un periodo di tempo prolungato, in cambio di impegni da parte dei privati per la realizzazione di infrastrutture, l' acquisto di attrezzature e i livelli occupazionali. Alla scadenza della concessione, il bene torna in mano pubblica, ma con la privatizzazione queste certezze verranno meno e verrà meno anche l' impegno che la Ap hanno di impiegare i propri moli garantendo non i profitti ma interesse pubblico e condizioni di lavoro. Un porto privato può invece vendere un proprio asset o farsi partecipare da altre società private. «Se diventa più difficile ricevere fondi pubblici - continua D' Agostino - per i porti privati diventerà più facile ricevere soldi da Pechino che da Roma».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.





## La Nuova Sardegna

Primo Piano

### I porti italiani contro le tasse della Ue

Anche l' Adsp della Sardegna ha firmato il ricorso: «Non c'è alcun aiuto di Stato»

SASSARI Il sistema marittimo italiano contro l' Unione europea. I porti italiani, coordinati da **Assoporti**, hanno depositato lunedì il ricorso al Tribunale dell' Ue contro la decisione della Commissione che ha imposto all' Italia di tassare le Autorità di sistema portuale. Tra loro anche l' Autorità del sistema portuale della Sardegna. Una battaglia che portano avanti partendo dalla considerazione che «l' attuale sistema non può essere considerato alla stregua di un aiuto di Stato». Il nodo è la natura pubblica delle **Adsp** che sono amministrazione pubblica, non imprese assoggettabili all' imposta sul reddito delle società e i canoni demaniali e le tasse portuali che incassano sono tributi. «L' Italia ha riservato alla mano pubblica ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l' amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle Autorità territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **Adsp** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **Adsp**» spiega **Assoporti**. «Abbiamo fatto chiarezza» sottolinea Ugo Patroni Griffi, presidente **Adsp** del Mar Adriatico meridionale. «Non è una battaglia contro l' Europa» aggiunge il presidente **Adsp** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, anche se ricorda che in caso di sconfitta ci sarà un ulteriore passaggio alla Corte di giustizia. «Abbiamo metaforicamente messo in campo le portaerei ma se evitiamo di sparare non dispiace a nessuno - dice Daniele Rossi, presidente di **Assoporti** -. Auspichiamo che questo provvedimento venga annullato e riconsiderato, ma qualunque soluzione non dovrà penalizzare l' operatività e la capacità delle autorità di continuare a fare il loro lavoro come braccio del ministero». E in ogni caso prima di cambiare assetto normativo del sistema portuale, di rivedere la riforma Delrio con un dibattito interno «dovremmo prima applicarla per intero, far funzionare la conferenza dei presidenti, emanare il regolamento concessioni e solo dopo riflettere se è richiesto un cambio di paradigma».



## Porti contro l'Europa "Ora dovete ascoltarci"

*Depositato il ricorso al Tribunale dell'Unione contro la decisione della Commissione che ha imposto all'Italia di tassare le autorità di sistema*

I porti italiani, coordinati da **Assoporti**, hanno depositato il ricorso al Tribunale dell'Unione europea contro la decisione della Commissione Europea che ha imposto all'Italia di tassare le Autorità di sistema portuale e oggi spiegano le motivazioni, a partire da una considerazione: « L'attuale sistema non può essere considerato alla stregua di un aiuto di Stato » . Il nodo è la natura pubblica delle **Adsp** che sono amministrazione pubblica, non imprese assoggettabili all'imposta sul reddito delle società e i canoni demaniali e le tasse portuali che incassano sono tributi. «L'Italia ha riservato alla mano pubblica ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l'amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle Autorità di sistema portuale territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **Adsp** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **Adsp** » spiega **Assoporti**.

«Abbiamo fatto chiarezza» sottolinea Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Adsp** del Mar Adriatico Meridionale illustrando le motivazioni del ricorso. «Non è una battaglia contro l'Europa » aggiunge il presidente dell' **Adsp** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, anche se ricorda che in caso di sconfitta ci sarà un ulteriore passaggio alla Corte di giustizia. « Abbiamo metaforicamente messo in campo le portaerei ma se evitiamo di sparare non dispiace a nessuno - dice Daniele Rossi, presidente di **Assoporti** - Auspichiamo che questo provvedimento venga annullato e riconsiderato, ma qualunque soluzione non dovrà penalizzare l'operatività e la capacità delle autorità di continuare a fare il loro lavoro come braccio del ministero». E in ogni caso prima di cambiare assetto normativo del sistema portuale, di rivedere la riforma Delrio con un dibattito interno «dovremmo prima applicarla per intero, far funzionare la conferenza dei presidenti, emanare il regolamento concessioni e solo dopo riflettere se è richiesto un cambio di paradigma ».

- (n.b.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Assoport: depositato al Tribunale dell' Ue ricorso su decisione che ha imposto all' Italia di modificare regime fiscale applicabile alle AdSP

(FERPRESS) Roma, 1 APR Come era stato preannunciato, le **AdSP** italiane, con il coordinamento di **Assoport**, hanno depositato presso il Tribunale dell'Unione Europea un ricorso chiedendo l'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020. La decisione scrive **Assoport** in una nota ha imposto all'Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle **AdSP**. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all'imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. Il ricorso è stato presentato dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego. Nel corso della Conferenza stampa di oggi, il Presidente di **Assoport**, Daniele Rossi unitamente al Presidente dell'**AdSP** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e il Presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana hanno illustrato le motivazioni e il contenuto del ricorso. Un ricorso, ricordiamo, improntato sull'errata interpretazione della natura delle attività delle stesse **AdSP**, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato.



### Assoporti: DEPOSITATO IL RICORSO PRESSO IL TRIBUNALE DELL' UNIONE EUROPEA

Redazione

Roma - Come era stato preannunciato, le **AdSP** italiane, con il coordinamento di **Assoporti**, hanno depositato presso il Tribunale dell' Unione Europea un ricorso chiedendo l' annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020. La decisione ha imposto all' Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle **AdSP**. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all' imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. Il ricorso è stato presentato dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego. Nel corso della Conferenza stampa di oggi, il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi unitamente al Presidente dell' **AdSP** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e il Presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana hanno illustrato le motivazioni e il contenuto del ricorso. Un ricorso, ricordiamo, improntato sull' errata interpretazione della natura delle attività delle stesse **AdSP**, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato. Inoltriamo in allegato una nota esplicitiva di sintesi dei contenuti del ricorso depositato per pronta consultazione. Nota esplicitiva del ricorso presentato: Secondo le ricorrenti, la decisione impugnata è errata sotto molteplici profili e non è quindi vero che il regime di tassazione delle **AdSP** possa essere qualificato alla stregua di un aiuto di Stato. L' errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un' armonizzazione a livello dell' Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti. Diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti - arrivando talvolta a svolgere operazioni e servizi portuali - l' Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l' amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle **AdSP** territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **AdSP** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **AdSP**. Così, è viziata la decisione nella parte in cui pretende di qualificare le **AdSP** quali 'imprese' al fine di chiederne l' assoggettamento all' imposta sul reddito delle 'società'. La Commissione travisa il ruolo e le prerogative delle **AdSP** che, nell' ordinamento italiano, appartengono sotto il profilo organico e funzionale allo Stato. In quanto pubblica amministrazione, alle **AdSP** sono riconosciute le medesime prerogative che spettano alle altre entità infrastatali, come le Regioni o i Comuni, a cui lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali. E infatti anche le Regioni e gli altri enti locali gestiscono i beni pubblici con le stesse modalità applicate dalle **AdSP**: ad esempio, l' accesso ai privati è permesso mediante concessione - e non con un contratto di locazione, come sostiene la Commissione - e a fronte della contestuale riscossione di una tassa per l' occupazione del bene pubblico, riscossa da tali enti territoriali. È dunque logico e coerente che **AdSP**, Regioni, Comuni e le altre entità infrastatali legate allo Stato da un rapporto organico e funzionale siano soggette al medesimo regime sotto il profilo dell' imposta delle società: e infatti, secondo la disciplina tributaria italiana, nessuno di questi soggetti è



Secondo le ricorrenti, la decisione impugnata è errata sotto molteplici profili e non è quindi vero che il regime di tassazione delle **AdSP** possa essere qualificato alla stregua di un aiuto di Stato. L' errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un' armonizzazione a livello dell' Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti. Diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti - arrivando talvolta a svolgere operazioni e servizi portuali - l' Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l' amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle **AdSP** territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **AdSP** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **AdSP**. Così, è viziata la decisione nella parte in cui pretende di qualificare le **AdSP** quali 'imprese' al fine di chiederne l' assoggettamento all' imposta sul reddito delle 'società'. La Commissione travisa il ruolo e le prerogative delle **AdSP** che, nell' ordinamento italiano, appartengono sotto il profilo organico e funzionale allo Stato. In quanto pubblica amministrazione, alle **AdSP** sono riconosciute le medesime prerogative che spettano alle altre entità infrastatali, come le Regioni o i Comuni, a cui lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali. E infatti anche le Regioni e gli altri enti locali gestiscono i beni pubblici con le stesse modalità applicate dalle **AdSP**: ad esempio, l' accesso ai privati è permesso mediante concessione - e non con un contratto di locazione, come sostiene la Commissione - e a fronte della contestuale riscossione di una tassa per l' occupazione del bene pubblico, riscossa da tali enti territoriali. È dunque logico e coerente che **AdSP**, Regioni, Comuni e le altre entità infrastatali legate allo Stato da un rapporto organico e funzionale siano soggette al medesimo regime sotto il profilo dell' imposta delle società: e infatti, secondo la disciplina tributaria italiana, nessuno di questi soggetti è

soggetto a IRES. Tali disposizioni riservano pertanto lo stesso regime giuridico a tutti i soggetti che si trovano in condizioni di fatto e di diritto fra loro comparabili. Pertanto, si conferma la natura non selettiva



## Il Nautilus

### Primo Piano

---

del regime di tassazione delle **AdSP**, che è esattamente lo stesso riservato agli altri soggetti pubblici. La decisione è quindi errata poiché vorrebbe invece equiparare le **AdSP** alle società piuttosto che agli altri enti pubblici appartenenti alla pubblica amministrazione. Alla luce del rapporto organico e funzionale con lo Stato, il mancato assoggettamento (fra l'altro) di **AdSP**, Regioni e Comuni all'imposta sul reddito delle società è, inoltre, espressione del principio generale per cui lo Stato non paga tasse. Altrettanto errata è quella parte della decisione in cui viene esclusa la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali riscosse dalle **AdSP** per conto dello Stato. Nella decisione, infatti, non viene riconosciuto che, nell'ordinamento italiano, i canoni demaniali (e, a maggiore ragione, le tasse portuali) non sono un corrispettivo di un'attività economica (inesistente), ma l'assolvimento di una tassa, il cui importo è fissato direttamente dalla legge secondo parametri fissi legati alla superficie dell'area concessa che viene pagata dal concessionario allo Stato proprietario del bene. Le **AdSP** si limitano a riscuotere tale imposta per conto dello Stato e, dunque, neppure ne negoziano l'ammontare con i soggetti interessati. Al riguardo, Corte di giustizia e Commissione hanno costantemente ritenuto che la presenza di un canone direttamente fissato dall'impresa che gestisce un'infrastruttura è condizione imprescindibile ai fini della sua qualificazione come impresa: soltanto se il corrispettivo è negoziato, infatti, si è in presenza di un'attività economica. Ciò non si verifica nel caso di specie. Infine, la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali è confermata dal fatto che sugli stessi non è dovuta l'IVA, in base al principio generale per cui non si pagano tasse sulle tasse. E per contro, in tutti gli Stati altri membri a cui la Commissione ha contestato l'esenzione dalla tassazione delle società commerciali che ivi gestiscono i porti, i corrispettivi che le stesse riscuotevano dall'utenza portuale erano, incoerentemente, soggetti a IVA. La misura fissa del canone per tutti gli aspiranti concessionari dimostra che le **AdSP** non possono modificare il prezzo dei 'beni' che, secondo l'erronea impostazione della Commissione, esse offrirebbero sul 'mercato' per incentivare soggetti terzi a utilizzare il porto che ricade sotto la loro competenza territoriale. Ciò conferma un ulteriore grave errore commesso dalla decisione impugnata: le regole in materia di aiuti di Stato si applicano soltanto nei settori aperti alla concorrenza che, infatti, deve essere pregiudicata dal presunto aiuto, a pena dell'inapplicabilità delle norme sugli aiuti. Poiché l'Italia si è invece riservata in esclusiva sia la proprietà sia l'amministrazione dei beni demaniali portuali, e quindi non ha aperto alla concorrenza il settore portuale, l'art. 107 TFUE non è applicabile alle **AdSP**, giacché con riguardo alle loro attività non esiste alcun 'mercato' né concorrenza neppure potenziale. E infatti la Commissione non ha individuato alcuna impresa concorrente delle **AdSP**, né avrebbe potuto. Non essendoci un mercato, non possano esserci effetti distorsivi della concorrenza sullo stesso. Infine, è altrettanto errata quella parte della decisione impugnata in cui la Commissione ritiene che l'esenzione delle **AdSP** dall'imposta sul reddito delle società determinerebbe un onere finanziario a carico dello Stato. Infatti, le entrate delle **AdSP**, ivi incluse le tasse che esse riscuotono per conto dello Stato, sono soggette a vincolo di destinazione e sono finalizzate a permettere la realizzazione della missione istituzionale delle **AdSP**, i.e. l'amministrazione di una parte di territorio per conto dello Stato. Quanto ipoteticamente corrisposto a titolo di imposta sul reddito sarebbe pertanto compensato dallo Stato con maggiori contributi al funzionamento delle stesse **AdSP** che non possono cessare la loro attività amministrativa (al pari, ancora una volta, di Regioni e Comuni).

### Presentato il ricorso al Tribunale Europeo sugli aiuti di Stato: le AdSP sono lo Stato

Abele Carruezzo

Roma . Il ricorso delle sedici Autorità di Sistema Portuale (**AdSP**) al Tribunale dell' Unione Europea contro la Decisione dell' Antitrust di tassare i porti italiani è stato depositato. Il ricorso è stato coordinato da **Assoport** e oggi illustrato e commentato on-line dal Presidente Daniele Rossi, unitamente al Presidente dell' **AdSP** Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e al Presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. Questi ultimi hanno coordinato l' azione legale di un pool di avvocati esperti del settore: Avv.ti Prof. Francesco Munari, Prof. Gian Michele Roberti, Prof. Stefano Zunarelli e Isabella Perego. Nel presentare il ricorso, il Presidente Prof Patroni Griffi ha puntualizzato le ragioni e l' utilità del ricorso, indipendentemente dalla procedura legale. Il ricorso ha una sua utilità che non dipende dal contingente e traccia, in maniera molto chiara e inconfutabile, che il nostro modello di organizzazione e gestione portuale è un 'modello non equivalente e non assimilabile alle portualità di altri Paesi dell' Ue'. Perciò, le **AdSP** e le sue attività non sono estensibili al modello di 'enti privati'. Le **AdSP** sono lo 'Stato' e le proprie attività sono di 'pubblica amministrazione' e paragonabili a Enti Territoriali. Le **AdSP** gestiscono un patrimonio che non dell' **AdSP**, ma dello Stato che attraverso il demanio marittimo promuove e sviluppa la propria portualità. 'Il ricorso - ha rilevato Patroni Griffi - è una scelta per garantire la legislazione italiana e un Paese, l' Italia, ad avere un modello di organizzazione e gestione dei porti proprio, anche se unico, come lo è, rispetto agli altri'. 'Il ricorso - afferma Patroni Griffi - è importante anche come 'strumento-operativo' per una scelta di conoscenza e di verità nei confronti di una 'Politica' rimasta minore, sui temi della portualità italiana, nei confronti dell' Unione europea in questi ultimi anni.' Il Presidente Massimo Deiana, prendendo la parola ha dichiarato che ' Questo ricorso non è una battaglia contro l' Ue, ma è un riconoscimento a rispettare l' Istituzione unitaria europea e soprattutto nel rispetto dell' Italia'. 'La Commissione - ha proseguito Deiana - ha operato in maniera 'discutibile' inanellando una serie di errori interpretativi, dimostrando di non conoscere la storia della portualità italiana. Sicuramente, il criterio operato e declinato dalla Commissione - quell' unionale della libera concorrenza - non è l' unico principio, ve ne sono altri che la stessa Commissione non vuole riconoscere. 'Si tratta - ha concluso il Presidente Deiana - di una intromissione da parte dell' Ue, 'quasi illecita', nella sovranità di uno Stato sulla gestione e organizzazione dei propri porti'. L' orientamento della Commissione Ue non è sicuramente condiviso dall' Italia per i motivi esposti sopra e non soltanto per le implicazioni di natura economica e strategica. Il ricorso, di 52 pagine, chiede al Tribunale di annullare la decisione della Commissione e condannarla al pagamento delle spese. E' naturale chiedersi a chi giova questa violazione da parte dell' Ue dei principi e diritti generali dell' Unione e norme di diritto primarie a garanzia dell' Autorità e Autonomia di uno Stato membro? Le Autorità di Sistema Portuale rivendicano il ruolo che la legge attribuisce loro, cioè quello di enti pubblici non economici, diretta emanazione dello Stato, per cui non tenuti al pagamento delle tasse. Attualmente, non esiste altro modello di organizzazione e gestione dei nostri porti. Le prerogative attribuite alle **AdSP** dalla legge sono 'le medesime riconosciute alle altre entità territoriali o infrastatali come le Regioni e i Comuni'. Infatti, i porti italiani sono sottoposti 'all' indirizzo e alla vigilanza del Ministero Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e la gestione finanziaria è soggetta al controllo della Corte dei Conti.





## Assoporti e le AdSP italiane illustrano il loro ricorso presso il Tribunale dell' UE sulla tassazione dei porti

La Commissione Europea - sostengono i ricorrenti - ha inanellato una serie di clamorosi errori interpretativi. È chiara da tempo la posizione della Commissione Europea in merito alla tassazione degli organismi che governano i porti dell' UE, che - secondo Bruxelles - laddove esercitano attività di tipo economico devono essere sottoposti alle norme europee sugli aiuti di Stato e, nel caso che operino appunto attività economiche, devono essere soggetti alle imposte sul reddito delle società. È chiara da altrettanto e ancor più tempo il parere dell' Italia sulla questione: le Autorità Portuali italiane, ora diventate Autorità di Sistema Portuale (**AdSP**), operano per lo Stato amministrando per suo conto le aree demaniali dei porti, ivi inclusa l' attività di riscossione dei canoni di concessione, e sono tutto fuorché delle imprese la cui condotta deve ricadere sotto le normative UE sugli aiuti statali. Alla fine dello scorso anno la Commissione Europea ha chiesto all' Italia di cancellare l' esenzione per le **AdSP** dalle imposte sulle società, mancato assoggettamento che rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme comunitarie ( del 4 dicembre 2020). Intimazione contro cui si sono

schierate compatte le Autorità di Sistema Portuale italiane che, con il coordinamento dell' Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**), hanno depositato presso il Tribunale dell' Unione Europea un ricorso chiedendo l' annullamento della decisione della Commissione. Le motivazioni del ricorso sono state spiegate oggi dal presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, assieme ai presidenti delle **AdSP** che si sono specificamente dedicati alla composizione del ricorso, Massimo Deiana e Ugo Patroni Griffi, assistiti da un team di legali costituito dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego che ha presentato il ricorso. Per i presidenti delle **AdSP**, il ricorso non rappresenta una battaglia contro l' UE, ma per una corretta applicazione delle norme comunitarie e piuttosto contro la decisione assunta dalla Commissione Europea che - ha sottolineato Deiana - «ha inanellato una serie di clamorosi errori interpretativi», tra i quali il più evidente - si spiega nel ricorso - è quello di «ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano». Nel ricorso si evidenzia che gli Stati membri dell' Unione Europea hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti e che, diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione Europea ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti, arrivando talvolta - si sottolinea - a svolgere operazioni e servizi portuali, «l' Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l' amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle **AdSP** territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **AdSP** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **AdSP**». Secondo i ricorrenti, la Commissione traviserebbe anche «il ruolo e le prerogative delle **AdSP** che, nell' ordinamento italiano, appartengono sotto il profilo organico e funzionale allo Stato». Si osserva infatti che, «in quanto pubblica amministrazione, alle **AdSP** sono riconosciute le medesime prerogative che spettano alle altre entità infrastatali, come le Regioni o i Comuni, a cui lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali». Regioni ed altri enti locali che «gestiscono i beni pubblici con le stesse modalità applicate dalle **AdSP**. Ad



1 aprile 2021

**Assoporti e le AdSP Italiane illustrano il loro ricorso presso il Tribunale dell' UE sulla tassazione dei porti**

La Commissione Europea - sostengono i ricorrenti - ha inanellato una serie di clamorosi errori interpretativi.

È chiara da tempo la posizione della Commissione Europea in merito alla tassazione degli organismi che governano i porti dell' UE, che - secondo Bruxelles - laddove esercitano attività di tipo economico devono essere sottoposti alle norme europee sugli aiuti di Stato e, nel caso che operino appunto attività economiche, devono essere soggetti alle imposte sul reddito delle società.

È chiara da altrettanto e ancor più tempo il parere dell' Italia sulla questione: le Autorità Portuali italiane, ora diventate Autorità di Sistema Portuale (**AdSP**), operano per lo Stato amministrando per suo conto le aree demaniali dei porti, ivi inclusa l' attività di riscossione dei canoni di concessione, e sono tutto fuorché delle imprese la cui condotta deve ricadere sotto le normative UE sugli aiuti statali.

Alla fine dello scorso anno la Commissione Europea ha chiesto all' Italia di cancellare l' esenzione per le **AdSP** dalle imposte sulle società, mancato assoggettamento che rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme comunitarie ( del 4 dicembre 2020). Intimazione contro cui si sono schierate compatte le Autorità di Sistema Portuale italiane che, con il coordinamento dell' Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**), hanno depositato presso il Tribunale dell' Unione Europea un ricorso chiedendo l' annullamento della decisione della Commissione. Le motivazioni del ricorso sono state spiegate oggi dal presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, assieme ai presidenti delle **AdSP** che si sono specificamente dedicati alla composizione del ricorso, Massimo Deiana e Ugo Patroni Griffi, assistiti da un team di legali costituito dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego che ha presentato il ricorso.

Per i presidenti delle **AdSP**, il ricorso non rappresenta una battaglia contro l' UE, ma per una corretta applicazione delle norme comunitarie e piuttosto contro la decisione assunta dalla Commissione Europea che - ha sottolineato Deiana - «ha inanellato una serie di clamorosi errori interpretativi», tra i quali il più evidente - si spiega nel ricorso - è quello di «ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano».

Nel ricorso si evidenzia che gli Stati membri dell' Unione Europea hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti e che, diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione Europea ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti, arrivando talvolta - si sottolinea - a svolgere operazioni e servizi portuali, «l' Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l' amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle **AdSP** territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **AdSP** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **AdSP**».

Secondo i ricorrenti, la Commissione traviserebbe anche «il ruolo e le prerogative delle **AdSP** che, nell' ordinamento italiano, appartengono sotto il profilo organico e funzionale allo Stato». Si osserva infatti che, «in quanto pubblica amministrazione, alle **AdSP** sono riconosciute le medesime prerogative che spettano alle altre entità infrastatali, come le Regioni o i Comuni, a cui lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali». Regioni ed altri enti locali che «gestiscono i beni pubblici con le stesse modalità applicate dalle **AdSP**. Ad

esempio - si rileva - l' accesso ai privati è permesso mediante concessione - e non con un contratto di locazione, come sostiene la Commissione - e a fronte della contestuale riscossione di

---



## Informare

### Primo Piano

---

una tassa per l'occupazione del bene pubblico, riscossa da tali enti territoriali». Ad avviso dei ricorrenti, «è dunque logico e coerente che **AdSP**, Regioni, Comuni e le altre entità infrastatali legate allo Stato da un rapporto organico e funzionale siano soggette al medesimo regime sotto il profilo dell'imposta delle società. Infatti, secondo la disciplina tributaria italiana - si ricorda - nessuno di questi soggetti è soggetto a IRES». Un nodo centrale della questione è quello dei canoni di concessione pagati dai terminalisti portuali per poter usufruire delle aree su cui esercitano le loro attività. La Commissione Europea ritiene che chi ha la proprietà delle aree, poco importa se sia un privato, un ente pubblico o lo Stato, quale locatore debba essere soggetto alle imposte sul reddito delle società. Secondo **Assoporti**, le **AdSP** italiane e gli studi legali che le hanno assistite, invece, si tratta di un'interpretazione errata che esclude la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali riscosse dalle **AdSP** per conto dello Stato. I ricorrenti puntualizzano che nella decisione di Bruxelles, infatti, «non viene riconosciuto che, nell'ordinamento italiano, i canoni demaniali (e, a maggiore ragione, le tasse portuali) non sono un corrispettivo di un'attività economica (inesistente), ma l'assolvimento di una tassa, il cui importo è fissato direttamente dalla legge secondo parametri fissi legati alla superficie dell'area concessa che viene pagata dal concessionario allo Stato proprietario del bene». I ricorrenti sottolineano che le **AdSP** «si limitano a riscuotere tale imposta per conto dello Stato e, dunque, neppure ne negoziano l'ammontare con i soggetti interessati». Si precisa inoltre che, al riguardo, Corte di Giustizia dell'UE e Commissione Europea «hanno costantemente ritenuto che la presenza di un canone direttamente fissato dall'impresa che gestisce un'infrastruttura è condizione imprescindibile ai fini della sua qualificazione come impresa: soltanto se il corrispettivo è negoziato, infatti, si è in presenza di un'attività economica». «Ciò non si verifica nel caso di specie», chiariscono nuovamente i ricorrenti che puntualizzano come «la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali sia pure confermata dal fatto che sugli stessi non è dovuta l'IVA, in base al principio generale per cui non si pagano tasse sulle tasse». Osservano inoltre che, «per contro, in tutti gli Stati altri membri a cui la Commissione ha contestato l'esenzione dalla tassazione delle società commerciali che ivi gestiscono i porti, i corrispettivi che le stesse riscuotevano dall'utenza portuale erano, incoerentemente, soggetti a IVA». «La misura fissa del canone per tutti gli aspiranti concessionari - puntualizzano ancora i ricorrenti - dimostra che le **AdSP** non possono modificare il prezzo dei "beni" che, secondo l'erronea impostazione della Commissione, esse offrirebbero sul "mercato" per incentivare soggetti terzi a utilizzare il porto che ricade sotto la loro competenza territoriale». Secondo **Assoporti** e le **AdSP** italiane, «ciò conferma un ulteriore grave errore commesso dalla decisione impugnata: le regole in materia di aiuti di Stato - spiegano - si applicano soltanto nei settori aperti alla concorrenza che, infatti, deve essere pregiudicata dal presunto aiuto, a pena dell'inapplicabilità delle norme sugli aiuti. Poiché l'Italia si è invece riservata in esclusiva sia la proprietà sia l'amministrazione dei beni demaniali portuali, e quindi non ha aperto alla concorrenza il settore portuale - rilevano inoltre i ricorrenti spalancando le porte alle più svariate convinzioni sia relativamente al significato di "concorrenza" sia a quello di "settore portuale" - l'art. 107 TFUE non è applicabile alle **AdSP**, giacché con riguardo alle loro attività non esiste alcun "mercato" né concorrenza neppure potenziale. E infatti la Commissione non ha individuato alcuna impresa concorrente delle **AdSP**, né avrebbe potuto. Non essendoci un mercato, non possano esserci effetti distorsivi della concorrenza sullo stesso». «Infine - concludono i ricorrenti - è altrettanto errata quella parte della decisione impugnata in cui la Commissione ritiene che l'esenzione delle **AdSP** dall'imposta sul reddito delle società determinerebbe un onere finanziario a carico dello Stato. Infatti, le entrate delle **AdSP**, ivi incluse le tasse che esse riscuotono per conto dello Stato, sono soggette a vincolo di destinazione e sono finalizzate a permettere la realizzazione della missione istituzionale delle **AdSP**, i.e. l'amministrazione di una parte di territorio per conto dello Stato. Quanto ipoteticamente corrisposto a titolo di imposta sul reddito sarebbe pertanto compensato dallo Stato con maggiori contributi al funzionamento delle stesse **AdSP** che non possono cessare la loro attività amministrativa (al

pari, ancora una volta, di Regioni e Comuni)». Introducendo le motivazioni del loro ricorso, **Assoporti**, le **AdSP** e il team di avvocati hanno rilevato che «in assenza di un' armonizzazione a livello dell' Unione»,

---



## Informare

### Primo Piano

---

«gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti». Verrebbe da replicare che le iniziative della Commissione Europea sono proprio intese a introdurre quella armonizzazione tra i differenti modelli di governance portuale attualmente in vigore nell' UE. Un' armonizzazione che - si potrebbe pure, a onor del vero, osservare - andrebbe ricercata attraverso iniziative concordate dall' organo legislativo dell' Unione Europea piuttosto che attraverso "decreti governativi" emessi dall' organo esecutivo dell' UE. Armonizzazione che, stando alle parole del team di avvocati che ha assistito **Assoport** e le **AdSP**, parrebbe essere assai arduo raggiungere, almeno da parte dell' Italia. Si è parlato, infatti, di una vera e propria rivoluzione copernicana necessaria per cambiare l' attuale modello italiano di gestione dei porti, intendendo evidentemente in questo caso quella di Copernico come un' involuzione piuttosto che un' evoluzione. Ancora più tranchant il parere di Ugo Patroni Griffi: «il modello né carne né pesce - ha sostenuto - non funziona». Pare di capire che, o i giudici europei accolgono le tesi dell' Italia, oppure crolla il mondo. Eppure non è accaduto neppure con Copernico. Lo avevamo già capito con le reazioni ad un nostro editoriale sul "muro contro muro" fra Italia e Commissione Europea sulla tassazione dei porti ( del 7 dicembre 2020). Più che una questione di modello di governance, si tratta di una questione ideologica, dove per ideologia ci si riferisce alle convinzioni sull' esistenza di Dio. Da cui: ideologie che sono immutabili. Chi scrive è convinto che la realtà sia mutevole e da europeista, rubando le parole allo Zarathustra di Nietzsche, inviterebbe piuttosto ad essere reietti da tutte le patrie dei padri e degli avi e ad amare la terra dei figli. Bruno Bellio.

## Informazioni Marittime

Primo Piano

### Porti come regioni e comuni. Il ricorso dell'Italia al Tribunale Ue

*Le autorità di sistema portuale hanno impugnato la decisione della Commissione europea di assoggettare gli enti all'imposta sul reddito. Le ragioni degli avvocati*

Come era stato preannunciato, le autorità di sistema portuali italiane (**Adsp**) hanno impugnato e depositato presso il Tribunale dell'Unione europea un ricorso contro la decisione della Commissione europea di riformare l'erario delle entrate portuali includendo l'assoggettamento all'imposta sul reddito delle società, costituendo un aiuto di Stato. Il ricorso è stato presentato dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego. Nel corso di una conferenza stampa il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, insieme al presidente dell'**Adsp** dell'Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e al presidente dell'**Adsp** della Sardegna, Massimo Deiana, hanno illustrato il contenuto del ricorso. In poche parole, secondo l'Italia c'è un'errata interpretazione della natura delle attività delle autorità di sistema portuale, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato. Entrando nel dettaglio, secondo il ricorso ci sono una serie di errori di valutazione che prefigurano un apparente aiuto di Stato. L'errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un'armonizzazione a livello dell'Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance differenti. Diversamente da Francia, Belgio e Olanda - che hanno ricevuto negli scorsi anni una decisione simile alla quale si sono in qualche modo allineati - l'Italia ha riservato alla mano pubblica ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato; l'amministrazione del demanio, riservata in via esclusiva alle autorità di sistema portuale territorialmente competenti; la riscossione da parte delle **Adsp** dei canoni demaniali da parte dei concessionari che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e che le **Adsp** semplicemente riscuotono. Così, secondo la posizione degli avvocati, è viziata la decisione di classificare le **Adsp** come imprese, alle quali quindi chiedere l'assoggettamento all'imposta sul reddito. La Commissione traviserebbe il ruolo e le prerogative. In quanto pubbliche amministrazioni, gli enti che gestiscono i porti italiani sono entità infrastatali come le Regioni o i Comuni, alle quali lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali. Anche le Regioni e gli enti locali, infatti, regolamentano in modo simile l'accesso dei privati, ovvero tramite concessione e non con un contratto di locazione, come invece sostiene la Commissione. La disciplina tributaria italiana non assoggetta nessuno di questi soggetti all'IRES, il che di fatto è espressione del principio generale per cui lo Stato non paga le tasse. Altra interpretazione errata della Commissione Ue riguarda la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali riscosse dalle **Adsp**. Non viene riconosciuto che nell'ordinamento italiano i canoni demaniali e le tasse portuali non sono un corrispettivo di un'attività economica ma l'assolvimento di una tassa, il cui importo è fissato direttamente dalla legge e viene pagato dal concessionario allo Stato proprietario del bene. Le **Adsp** le riscuotono semplicemente e non possono, per esempio, negoziare l'ammontare con i soggetti interessati. Corte di giustizia e Commissione Ue sostengono che la presenza di un canone direttamente fissato dall'impresa che gestisce un'infrastruttura è condizione imprescindibile ai fini della sua qualificazione come impresa: soltanto se il corrispettivo è negoziato, infatti, si è in presenza di un'attività economica. Che è quello che non succede nei porti italiani. Ai canoni demaniali e alle tasse non è dovuta l'IVA, visto che sarebbe



una tassa su una tassa. Per esempio, agli Stati altri membri in cui la Commissione ha contestato l'esenzione dalla tassazione delle società commerciali che gestiscono



## Informazioni Marittime

### Primo Piano

---

i porti, le riscossioni dall'utenza portuale erano soggette a IVA. Le regole in materia di aiuti di Stato si applicano soltanto nei settori aperti alla concorrenza e, non negoziando sui canoni, la concorrenza non c'è. Secondo gli avvocati di **Assoport**, quindi, l'articolo 107 del Trattato di funzionamento dell'Unione europea, quello sugli aiuti di Stato, non è applicabile alle **Adsp**. La Commissione non ha individuato infatti alcuna impresa concorrente delle **Adsp**, e non essendoci un mercato non possano esserci effetti distorsivi della concorrenza. Infine, errata è la decisione della Commissione Ue di ritenere che l'esenzione delle **Adsp** dall'imposta sul reddito delle società determinerebbe un onere finanziario a carico dello Stato. Le entrate delle **AdSP**, ivi incluse le tasse che esse riscuotono per conto dello Stato, sono soggette a vincolo di destinazione, in questo caso l'amministrazione del demanio portuale. Quanto ipoteticamente corrisposto a titolo di imposta sul reddito sarebbe pertanto compensato dallo Stato con maggiori contributi al funzionamento delle **Adsp** le quali non possono cessare la loro attività amministrativa, così come accade a Regioni e Comuni.

## Le AdSp (con Assoport) depositano ricorso al tribunale Ue

*Chiedono annullamento della decisione della Commissione sul regime fiscale applicabile alle AdSp.*

Vezi Benetti

ROMA Le **AdSp** italiane, con il coordinamento di **Assoport**, come era stato preannunciato, hanno depositato al tribunale dell'Unione europea un ricorso chiedendo l'annullamento della decisione della Commissione del 4 Dicembre 2020. La decisione ha imposto all'Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle **AdSp**. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all'imposta sul reddito delle società rappresenterebbe per le **AdSp** un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. Il ricorso è stato presentato dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego. Nel corso della conferenza stampa, il presidente di **Assoport**, Daniele Rossi unitamente al presidente dell'**AdSp** del mar Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'**AdSp** del mare di Sardegna, Massimo Deiana hanno illustrato le motivazioni e il contenuto del ricorso. Un ricorso, ricordiamo, improntato sull'errata interpretazione della natura delle attività delle stesse **AdSp**, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato. Inoltriamo in allegato una nota esplicativa di sintesi dei contenuti del ricorso depositato per pronta consultazione. Nota esplicativa del ricorso presentato: Secondo le ricorrenti, la decisione impugnata è errata sotto molteplici profili e non è quindi vero che il regime di tassazione delle **AdSp** possa essere qualificato alla stregua di un aiuto di Stato. L'errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un'armonizzazione a livello dell'Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti. Diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti arrivando talvolta a svolgere operazioni e servizi portuali l'Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l'amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle **AdSp** territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **AdSp** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **AdSp**. Così, è viziata la decisione nella parte in cui pretende di qualificare le **AdSp** quali imprese al fine di chiederne l'assoggettamento all'imposta sul reddito delle società. La Commissione travisa il ruolo e le prerogative delle **AdSp** che, nell'ordinamento italiano, appartengono sotto il profilo organico e funzionale allo Stato. In quanto pubblica amministrazione, alle **AdSp** sono riconosciute le medesime prerogative che spettano alle altre entità infrastatali, come le Regioni o i Comuni, a cui lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali. E infatti anche le Regioni e gli altri enti locali gestiscono i beni pubblici con le stesse modalità applicate dalle **AdSp**: ad esempio, l'accesso ai privati è permesso mediante concessione e non con un contratto di locazione, come sostiene la Commissione e a fronte della contestuale riscossione di una tassa per l'occupazione del bene pubblico, riscossa da tali enti territoriali. È dunque logico e coerente che **AdSp**, Regioni, Comuni e le altre entità infrastatali legate allo Stato da un rapporto organico e funzionale siano soggette al medesimo regime sotto il profilo



dell'imposta delle società: e infatti, secondo la disciplina tributaria italiana, nessuno di questi soggetti è soggetto a IRES. Tali disposizioni riservano pertanto lo stesso regime giuridico a tutti i soggetti che si trovano in condizioni di fatto e di diritto fra loro comparabili. Pertanto, si conferma la natura non selettiva del regime di tassazione



## Messaggero Marittimo

### Primo Piano

---

delle **AdSp**, che è esattamente lo stesso riservato agli altri soggetti pubblici. La decisione è quindi errata poiché vorrebbe invece equiparare le **AdSp** alle società piuttosto che agli altri enti pubblici appartenenti alla pubblica amministrazione. Alla luce del rapporto organico e funzionale con lo Stato, il mancato assoggettamento (fra l'altro) di **AdSp**, Regioni e Comuni all'imposta sul reddito delle società è, inoltre, espressione del principio generale per cui lo Stato non paga tasse. Altrettanto errata è quella parte della decisione in cui viene esclusa la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali riscosse dalle **AdSp** per conto dello Stato. Nella decisione, infatti, non viene riconosciuto che, nell'ordinamento italiano, i canoni demaniali (e, a maggiore ragione, le tasse portuali) non sono un corrispettivo di un'attività economica (inesistente), ma l'assolvimento di una tassa, il cui importo è fissato direttamente dalla legge secondo parametri fissi legati alla superficie dell'area concessa che viene pagata dal concessionario allo Stato proprietario del bene. Le **AdSp** si limitano a riscuotere tale imposta per conto dello Stato e, dunque, neppure ne negoziano l'ammontare con i soggetti interessati. Al riguardo, Corte di giustizia e Commissione hanno costantemente ritenuto che la presenza di un canone direttamente fissato dall'impresa che gestisce un'infrastruttura è condizione imprescindibile ai fini della sua qualificazione come impresa: soltanto se il corrispettivo è negoziato, infatti, si è in presenza di un'attività economica. Ciò non si verifica nel caso di specie. Infine, la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali è confermata dal fatto che sugli stessi non è dovuta l'Iva, in base al principio generale per cui non si pagano tasse sulle tasse. E per contro, in tutti gli Stati altri membri a cui la Commissione ha contestato l'esenzione dalla tassazione delle società commerciali che ivi gestiscono i porti, i corrispettivi che le stesse riscuotevano dall'utenza portuale erano, incoerentemente, soggetti a Iva. La misura fissa del canone per tutti gli aspiranti concessionari dimostra che le **AdSP** non possono modificare il prezzo dei beni che, secondo l'erronea impostazione della Commissione, esse offrirebbero sul mercato per incentivare soggetti terzi a utilizzare il porto che ricade sotto la loro competenza territoriale. Ciò conferma un ulteriore grave errore commesso dalla decisione impugnata: le regole in materia di aiuti di Stato si applicano soltanto nei settori aperti alla concorrenza che, infatti, deve essere pregiudicata dal presunto aiuto, a pena dell'inapplicabilità delle norme sugli aiuti. Poiché l'Italia si è invece riservata in esclusiva sia la proprietà sia l'amministrazione dei beni demaniali portuali, e quindi non ha aperto alla concorrenza il settore portuale, l'art. 107 Tfe non è applicabile alle **AdSP**, giacché con riguardo alle loro attività non esiste alcun mercato né concorrenza neppure potenziale. E infatti la Commissione non ha individuato alcuna impresa concorrente delle **AdSP**, né avrebbe potuto. Non essendoci un mercato, non possano esserci effetti distorsivi della concorrenza sullo stesso. Infine, è altrettanto errata quella parte della decisione impugnata in cui la Commissione ritiene che l'esenzione delle **AdSP** dall'imposta sul reddito delle società determinerebbe un onere finanziario a carico dello Stato. Infatti, le entrate delle **AdSP**, ivi incluse le tasse che esse riscuotono per conto dello Stato, sono soggette a vincolo di destinazione e sono finalizzate a permettere la realizzazione della missione istituzionale delle **AdSP**, i.e. l'amministrazione di una parte di territorio per conto dello Stato. Quanto ipoteticamente corrisposto a titolo di imposta sul reddito sarebbe pertanto compensato dallo Stato con maggiori contributi al funzionamento delle stesse **AdSP** che non possono cessare la loro attività amministrativa (al pari, ancora una volta, di Regioni e Comuni).

## Tasse e porti, operazione verità

di Redazione

«Riteniamo di aver fatto la cosa giusta. Abbiamo impugnato un provvedimento che consideriamo illegittimo. Questa iniziativa darà al Governo la possibilità di aprire un fronte di dialogo con la Commissione Europea per trovare una soluzione percorribile. Siamo ragionevolmente convinti che tutto questo servirà a stimolare un dibattito serio sulla specificità dei nostri porti». A distanza di pochi giorni dal deposito del ricorso contro la decisione della Commissione di sottoporre i porti italiani alla tassazione d'impresa per la riscossione dei canoni, il presidente di **Assoporti** spiega le ragioni di una scelta difficile, non presa certamente a cuor leggero. Daniele Rossi lo fa nell'ambito di una conferenza stampa organizzata appositamente dall'Associazione degli scali portuali italiani, e alla quale hanno anche preso parte il numero uno dell'**AdSP** del Mar di Sardegna, Massimo Deiana e il presidente dell'**AdSP** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, che hanno coordinato l'azione del pool degli avvocati Francesco Munari, Gian Michele Roberti e Stefano Zunarelli. Come spiegato da Ugo Patroni Griffi, il ricorso delinea la specificità del modello italiano, chiaramente non assimilabile

a quello altri Paesi. «Si tratta di un'operazione verità, supportata dallo stesso Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile. E' una iniziativa che consentirà al Governo di chiarire che cosa sono realmente le nostre **AdSP**». Griffi sottolinea la natura statale dei porti. «Il regime giuridico dei beni è di tipo demaniale e pertanto li sottrae alla proprietà privata. Possono appartenere solo allo Stato. Il demanio è gestito da un ente pubblico non economico che non realizza profitti e che non svolge attività di impresa. Tant'è vero che le nostre risorse economiche in denaro, che percepiamo in nome e per conto dello Stato, sono collocate presso la Banca d'Italia, non sono liberamente disponibili sui conti correnti delle **AdSP**». L'impostazione di Bruxelles «rischia di mettere in discussione l'intera gestione nazionale del demanio. Non si vedrebbe, in alternativa, perché si debbano fare differenze tra situazioni che sono uguali: l'attività delle **AdSP** è da questo punto di vista giuridico identica a quella propria degli enti locali e dello Stato» ha spiegato Griffi. Anche Deiana richiama la necessità che le prerogative dello Stato non vengano mercanteggiate come attività di impresa: «Il legislatore ha fatto una scelta ben precisa, predefinendo per la portualità italiana un modello pubblicistico cui non si possono applicare le stesse regole che disciplinano il funzionamento delle società spa imprese fornitrici di beni e servizi. Non si possono applicare le stesse regole a situazioni diverse. In questo la Commissione sbaglia». L'obiettivo, secondo Rossi, è quello di strappare a Bruxelles un accordo soddisfacente per il nostro Paese: «Le **AdSP** e il Ministero, ognuno nel proprio ruolo, possono giocarsi bene questa partita. Qualsiasi altra soluzione si dovesse trovare nell'ambito del confronto con Bruxelles non potrà essere penalizzante per l'operatività e la capacità delle **AdSP** di continuare fare il loro lavoro». Qualunque sia il percorso individuato, l'attuale modello delineato dalla Riforma Delrio va salvaguardato, se non altro perché non è stato ancora pienamente applicato. «Prima di abbandonarci a qualsiasi discussione sulla natura delle **AdSP**, dovremo esperire un periodo di piena applicazione della legge, all'esito del quale potremo veramente valutare se convenga o meno imporre un cambio di paradigma alla governance dei nostri porti».

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo

Me in @

The screenshot shows the website 'PORT NEWS' with a navigation bar at the top. The main article features a photo of Ugo Patroni Griffi and the headline 'Le ragioni del ricorso contro la Commissione Tasse e porti, operazione verità'. The article text is partially visible, discussing the legal and economic aspects of the tax dispute. A sidebar on the right lists various port-related topics such as 'Ambiente', 'Autorità Portuali', and 'Infrastrutture'.



## Tasse e porti, le ragioni del dissenso

di Redazione

Come era stato preannunciato, le **AdSP** italiane, con il coordinamento di **Assoporti**, hanno depositato presso il Tribunale dell' Unione Europea un ricorso chiedendo l' annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020. La decisione ha imposto all' Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle **AdSP**. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all' imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. Nel corso della Conferenza stampa di oggi, il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi unitamente al Presidente dell' **AdSP** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e il Presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana hanno illustrato le motivazioni e il contenuto del ricorso. Riceviamo da **Assoporti** e pubblichiamo una nota esplicativa di sintesi dei contenuti del ricorso depositato. Secondo le ricorrenti, la decisione impugnata è errata sotto molteplici profili e non è quindi vero che il regime di tassazione delle **AdSP** possa essere qualificato alla stregua di un aiuto di Stato. L' errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un' armonizzazione a livello dell' Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti. Diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti - arrivando talvolta a svolgere operazioni e servizi portuali - l' Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l' amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle **AdSP** territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **AdSP** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **AdSP**. Così, è viziata la decisione nella parte in cui pretende di qualificare le **AdSP** quali 'imprese' al fine di chiederne l' assoggettamento all' imposta sul reddito delle 'società'. La Commissione travisa il ruolo e le prerogative delle **AdSP** che, nell' ordinamento italiano, appartengono sotto il profilo organico e funzionale allo Stato. In quanto pubblica amministrazione, alle **AdSP** sono riconosciute le medesime prerogative che spettano alle altre entità infrastatali, come le Regioni o i Comuni, a cui lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali. E infatti anche le Regioni e gli altri enti locali gestiscono i beni pubblici con le stesse modalità applicate dalle **AdSP**: ad esempio, l' accesso ai privati è permesso mediante concessione - e non con un contratto di locazione, come sostiene la Commissione - e a fronte della contestuale riscossione di una tassa per l' occupazione del bene pubblico, riscossa da tali enti territoriali. È dunque logico e coerente che **AdSP**, Regioni, Comuni e le altre entità infrastatali legate allo Stato da un rapporto organico e funzionale siano soggette al medesimo regime sotto il profilo dell' imposta delle società: e infatti, secondo la disciplina tributaria italiana, nessuno di questi soggetti è soggetto a IRES. Tali disposizioni riservano pertanto lo stesso regime giuridico a tutti i soggetti che si trovano in condizioni di fatto e di diritto fra loro comparabili. Pertanto, si conferma la natura non selettiva del regime di tassazione delle **AdSP**, che è esattamente lo stesso riservato agli

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo | [Mediterranean](#) [LinkedIn](#) [Twitter](#) [Facebook](#)

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Video, and Osservatorio Europeo. Below this is the PORT NEWS logo and a sub-header: 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main content area features a large image of a port terminal with a person in the foreground. Below the image is the article title 'Tasse e porti, le ragioni del dissenso' and a sub-headline 'Nota esplicativa di Assoporti'. To the right of the main article, there is a sidebar with various news categories and links, including 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'Contineristica navale', 'Containership', 'Coronavirus', 'Crociere', 'Cura del ferro', 'Darsena Europa Dazi', 'Commercio ESPO Europa', 'Gigantismo navale', 'GNL', 'Infrastrutture', 'Innovazione tecnologica', 'Lavoro portuale', 'Logistica Portuale', 'Porto di Livorno', 'Porto di Pombino', 'Riforma portuale', 'Delrio Rinfuse Liquide', 'Rinfuse solide', 'Shipping', 'Storia di Livorno Terminal', and 'Traffici'.

altri soggetti pubblici. La decisione è quindi errata poiché vorrebbe invece equiparare le AdSP alle società piuttosto che agli altri enti pubblici appartenenti alla pubblica amministrazione. Alla luce del rapporto organico e funzionale con lo Stato, il mancato assoggettamento



## Port News

### Primo Piano

---

(fra l' altro) di **AdSP**, Regioni e Comuni all' imposta sul reddito delle società è, inoltre, espressione del principio generale per cui lo Stato non paga tasse. Altrettanto errata è quella parte della decisione in cui viene esclusa la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali riscosse dalle **AdSP** per conto dello Stato. Nella decisione, infatti, non viene riconosciuto che, nell' ordinamento italiano, i canoni demaniali (e, a maggiore ragione, le tasse portuali) non sono un corrispettivo di un' attività economica (inesistente), ma l' assolvimento di una tassa, il cui importo è fissato direttamente dalla legge secondo parametri fissi legati alla superficie dell' area concessa che viene pagata dal concessionario allo Stato proprietario del bene. Le **AdSP** si limitano a riscuotere tale imposta per conto dello Stato e, dunque, ne negoziano l' ammontare con i soggetti interessati. Al riguardo, Corte di giustizia e Commissione hanno costantemente ritenuto che la presenza di un canone direttamente fissato dall' impresa che gestisce un' infrastruttura è condizione imprescindibile ai fini della sua qualificazione come impresa: soltanto se il corrispettivo è negoziato, infatti, si è in presenza di un' attività economica. Ciò non si verifica nel caso di specie. Infine, la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali è confermata dal fatto che sugli stessi non è dovuta l' IVA, in base al principio generale per cui non si pagano tasse sulle tasse. E per contro, in tutti gli Stati altri membri a cui la Commissione ha contestato l' esenzione dalla tassazione delle società commerciali che ivi gestiscono i porti, i corrispettivi che le stesse riscuotevano dall' utenza portuale erano, incoerentemente, soggetti a IVA. La misura fissa del canone per tutti gli aspiranti concessionari dimostra che le **AdSP** non possono modificare il prezzo dei 'beni' che, secondo l' erronea impostazione della Commissione, esse offrirebbero sul 'mercato' per incentivare soggetti terzi a utilizzare il porto che ricade sotto la loro competenza territoriale. Ciò conferma un ulteriore grave errore commesso dalla decisione impugnata: le regole in materia di aiuti di Stato si applicano soltanto nei settori aperti alla concorrenza che, infatti, deve essere pregiudicata dal presunto aiuto, a pena dell' inapplicabilità delle norme sugli aiuti. Poiché l' Italia si è invece riservata in esclusiva sia la proprietà sia l' amministrazione dei beni demaniali portuali, e quindi non ha aperto alla concorrenza il settore portuale, l' art. 107 TFUE non è applicabile alle **AdSP**, giacché con riguardo alle loro attività non esiste alcun 'mercato' né concorrenza neppure potenziale. E infatti la Commissione non ha individuato alcuna impresa concorrente delle **AdSP**, né avrebbe potuto. Non essendoci un mercato, non possano esserci effetti distorsivi della concorrenza sullo stesso. Infine, è altrettanto errata quella parte della decisione impugnata in cui la Commissione ritiene che l' esenzione delle **AdSP** dall' imposta sul reddito delle società determinerebbe un onere finanziario a carico dello Stato. Infatti, le entrate delle **AdSP**, ivi incluse le tasse che esse riscuotono per conto dello Stato, sono soggette a vincolo di destinazione e sono finalizzate a permettere la realizzazione della missione istituzionale delle **AdSP**, i.e. l' amministrazione di una parte di territorio per conto dello Stato. Quanto ipoteticamente corrisposto a titolo di imposta sul reddito sarebbe pertanto compensato dallo Stato con maggiori contributi al funzionamento delle stesse **AdSP** che non possono cessare la loro attività amministrativa (al pari, ancora una volta, di Regioni e Comuni).

# Assoporti, illustrati i contenuti del ricorso alla Corte di Giustizia Europea

Roma, 1 aprile 2021 - Le **AdSP** italiane, con il coordinamento di **Assoporti**, hanno depositato presso il Tribunale dell' Unione Europea un ricorso chiedendo l' annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020. La decisione ha imposto all' Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle **AdSP**. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all' imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. Il ricorso è stato presentato dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego. Oggi nel corso della Conferenza stampa, il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi unitamente al Presidente dell' **AdSP** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e il Presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana hanno illustrato le motivazioni e il contenuto del ricorso. Un ricorso, ricordiamo, improntato sull' errata interpretazione della natura delle attività delle stesse **AdSP**, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato. La sintesi dei contenuti del ricorso, secondo le ricorrenti, la decisione impugnata è errata sotto molteplici profili e non è quindi vero che il regime di tassazione delle **AdSP** possa essere qualificato alla stregua di un aiuto di Stato. L' errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un' armonizzazione a livello dell' Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti. Diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti - arrivando talvolta a svolgere operazioni e servizi portuali - l' Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l' amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle **AdSP** territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **AdSP** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **AdSP**. Così, è viziata la decisione nella parte in cui pretende di qualificare le **AdSP** quali "imprese" al fine di chiederne l' assoggettamento all' imposta sul reddito delle "società". La Commissione travisa il ruolo e le prerogative delle **AdSP** che, nell' ordinamento italiano, appartengono sotto il profilo organico e funzionale allo Stato. In quanto pubblica amministrazione, alle **AdSP** sono riconosciute le medesime prerogative che spettano alle altre entità infrastatali, come le Regioni o i Comuni, a cui lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali. E infatti anche le Regioni e gli altri enti locali gestiscono i beni pubblici con le stesse modalità applicate dalle **AdSP**: ad esempio, l' accesso ai privati è permesso mediante concessione - e non con un contratto di locazione, come sostiene la Commissione - e a fronte della contestuale riscossione di una tassa per l' occupazione del bene pubblico, riscossa da tali enti territoriali. È dunque logica e coerente che **AdSP**, Regioni, Comuni e le altre entità infrastatali legate allo Stato da un rapporto organico e funzionale siano soggette al medesimo regime sotto il profilo dell' imposta delle società: e infatti, secondo la disciplina tributaria italiana, nessuno di questi soggetti è soggetto a IRES. Tali disposizioni riservano pertanto lo stesso regime giuridico a tutti i soggetti che si trovano in condizioni di fatto e di diritto fra loro comparabili. Pertanto, si conferma la natura non selettiva del regime di tassazione delle **AdSP**, che è esattamente lo stesso riservato agli altri soggetti pubblici. La decisione è quindi errata





## Sea Reporter

### Primo Piano

---

equiparare le **AdSP** alle società piuttosto che agli altri enti pubblici appartenenti alla pubblica amministrazione. Alla luce del rapporto organico e funzionale con lo Stato, il mancato assoggettamento (fra l'altro) di **AdSP**, Regioni e Comuni all'imposta sul reddito delle società è, inoltre, espressione del principio generale per cui lo Stato non paga tasse. Altrettanto errata è quella parte della decisione in cui viene esclusa la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali riscosse dalle **AdSP** per conto dello Stato. Nella decisione, infatti, non viene riconosciuto che, nell'ordinamento italiano, i canoni demaniali (e, a maggiore ragione, le tasse portuali) non sono un corrispettivo di un'attività economica (inesistente), ma l'assolvimento di una tassa, il cui importo è fissato direttamente dalla legge secondo parametri fissi legati alla superficie dell'area concessa che viene pagata dal concessionario allo Stato proprietario del bene. Le **AdSP** si limitano a riscuotere tale imposta per conto dello Stato e, dunque, neppure ne negoziano l'ammontare con i soggetti interessati. Al riguardo, Corte di giustizia e Commissione hanno costantemente ritenuto che la presenza di un canone direttamente fissato dall'impresa che gestisce un'infrastruttura è condizione imprescindibile ai fini della sua qualificazione come impresa: soltanto se il corrispettivo è negoziato, infatti, si è in presenza di un'attività economica. Ciò non si verifica nel caso di specie. Infine, la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali è confermata dal fatto che sugli stessi non è dovuta l'IVA, in base al principio generale per cui non si pagano tasse sulle tasse. E per contro, in tutti gli Stati altri membri a cui la Commissione ha contestato l'esenzione dalla tassazione delle società commerciali che ivi gestiscono i porti, i corrispettivi che le stesse riscuotevano dall'utenza portuale erano, incoerentemente, soggetti a IVA. La misura fissa del canone per tutti gli aspiranti concessionari dimostra che le **AdSP** non possono modificare il prezzo dei "beni" che, secondo l'erronea impostazione della Commissione, esse offrirebbero sul "mercato" per incentivare soggetti terzi a utilizzare il porto che ricade sotto la loro competenza territoriale. Ciò conferma un ulteriore grave errore commesso dalla decisione impugnata: le regole in materia di aiuti di Stato si applicano soltanto nei settori aperti alla concorrenza che, infatti, deve essere pregiudicata dal presunto aiuto, a pena dell'inapplicabilità delle norme sugli aiuti. Poiché l'Italia si è invece riservata in esclusiva sia la proprietà sia l'amministrazione dei beni demaniali portuali, e quindi non ha aperto alla concorrenza il settore portuale, l'art. 107 TFUE non è applicabile alle **AdSP**, giacché con riguardo alle loro attività non esiste alcun "mercato" né concorrenza neppure potenziale. E infatti la Commissione non ha individuato alcuna impresa concorrente delle **AdSP**, né avrebbe potuto. Non essendoci un mercato, non possano esserci effetti distorsivi della concorrenza sullo stesso. Infine, è altrettanto errata quella parte della decisione impugnata in cui la Commissione ritiene che l'esenzione delle **AdSP** dall'imposta sul reddito delle società determinerebbe un onere finanziario a carico dello Stato. Infatti, le entrate delle **AdSP**, ivi incluse le tasse che esse riscuotono per conto dello Stato, sono soggette a vincolo di destinazione e sono finalizzate a permettere la realizzazione della missione istituzionale delle **AdSP**, i.e. l'amministrazione di una parte di territorio per conto dello Stato. Quanto ipoteticamente corrisposto a titolo di imposta sul reddito sarebbe pertanto compensato dallo Stato con maggiori contributi al funzionamento delle stesse **AdSP** che non possono cessare la loro attività amministrativa (al pari, ancora una volta, di Regioni e Comuni).

## Ricorso delle AdSP contro l'UE: ecco le motivazioni

Roma Come era stato preannunciato, le **AdSP** italiane, con il coordinamento di **Assoport**, hanno depositato presso il Tribunale dell'Unione Europea un ricorso chiedendo l'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020. La decisione ha imposto all'Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle **AdSP**: lo fa sapere **Assoport** in una nota. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all'imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. Il ricorso è stato presentato dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego. Nel corso della Conferenza stampa di oggi, il presidente di **Assoport**, Daniele Rossi unitamente al presidente dell'**AdSP** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana hanno illustrato le motivazioni e il contenuto del ricorso. Un ricorso, ricordiamo, improntato sull'errata interpretazione della natura delle attività delle stesse **AdSP**, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato. Qui sotto una nota esplicativa di sintesi dei contenuti del ricorso.

Secondo le ricorrenti, la decisione impugnata è errata sotto molteplici profili e non è quindi vero che il regime di tassazione delle **AdSP** possa essere qualificato alla stregua di un aiuto di Stato. L'errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un'armonizzazione a livello dell'Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti. Diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti arrivando talvolta a svolgere operazioni e servizi portuali l'Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l'amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle **AdSP** territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **AdSP** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **AdSP**. Così, è viziata la decisione nella parte in cui pretende di qualificare le **AdSP** quali imprese al fine di chiederne l'assoggettamento all'imposta sul reddito delle società. La Commissione travisa il ruolo e le prerogative delle **AdSP** che, nell'ordinamento italiano, appartengono sotto il profilo organico e funzionale allo Stato. In quanto pubblica amministrazione, alle **AdSP** sono riconosciute le medesime prerogative che spettano alle altre entità infrastatali, come le Regioni o i Comuni, a cui lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali. E infatti anche le Regioni e gli altri enti locali gestiscono i beni pubblici con le stesse modalità applicate dalle **AdSP**: ad esempio, l'accesso ai privati è permesso mediante concessione e non con un contratto di locazione, come sostiene la Commissione e a fronte della contestuale riscossione di una tassa per l'occupazione del bene pubblico, riscossa da tali enti territoriali. È dunque logico e coerente che **AdSP**, Regioni, Comuni e le altre entità infrastatali legate allo Stato da un rapporto organico e funzionale siano soggette al medesimo regime sotto il profilo dell'imposta delle società: e infatti, secondo la disciplina tributaria italiana, nessuno di questi soggetti è soggetto a IRES. Tali disposizioni riservano pertanto lo stesso regime giuridico a tutti i soggetti che si trovano in condizioni di fatto e di diritto fra loro comparabili. Pertanto, si conferma la natura non selettiva del regime di tassazione delle **AdSP**, che è esattamente lo stesso riservato agli altri soggetti



# Ship Mag

## Primo Piano

---

pubblici. La decisione è quindi errata poiché vorrebbe invece equiparare le **AdSP** alle società piuttosto che agli altri enti pubblici appartenenti alla pubblica amministrazione. Alla luce del rapporto organico e funzionale con lo Stato, il mancato assoggettamento (fra l'altro) di **AdSP**, Regioni e Comuni all'imposta sul reddito delle società è, inoltre, espressione del principio generale per cui lo Stato non paga tasse. Altrettanto errata è quella parte della decisione in cui viene esclusa la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali riscosse dalle **AdSP** per conto dello Stato. Nella decisione, infatti, non viene riconosciuto che, nell'ordinamento italiano, i canoni demaniali (e, a maggiore ragione, le tasse portuali) non sono un corrispettivo di un'attività economica (inesistente), ma l'assolvimento di una tassa, il cui importo è fissato direttamente dalla legge secondo parametri fissi legati alla superficie dell'area concessa che viene pagata dal concessionario allo Stato proprietario del bene. Le **AdSP** si limitano a riscuotere tale imposta per conto dello Stato e, dunque, ne negoziano l'ammontare con i soggetti interessati. Al riguardo, Corte di giustizia e Commissione hanno costantemente ritenuto che la presenza di un canone direttamente fissato dall'impresa che gestisce un'infrastruttura è condizione imprescindibile ai fini della sua qualificazione come impresa: soltanto se il corrispettivo è negoziato, infatti, si è in presenza di un'attività economica. Ciò non si verifica nel caso di specie. Infine, la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali è confermata dal fatto che sugli stessi non è dovuta l'IVA, in base al principio generale per cui non si pagano tasse sulle tasse. E per contro, in tutti gli Stati altri membri a cui la Commissione ha contestato l'esenzione dalla tassazione delle società commerciali che ivi gestiscono i porti, i corrispettivi che le stesse riscuotevano dall'utenza portuale erano, incoerentemente, soggetti a IVA. La misura fissa del canone per tutti gli aspiranti concessionari dimostra che le **AdSP** non possono modificare il prezzo dei beni che, secondo l'erronea impostazione della Commissione, esse offrirebbero sul mercato per incentivare soggetti terzi a utilizzare il porto che ricade sotto la loro competenza territoriale. Ciò conferma un ulteriore grave errore commesso dalla decisione impugnata: le regole in materia di aiuti di Stato si applicano soltanto nei settori aperti alla concorrenza che, infatti, deve essere pregiudicata dal presunto aiuto, a pena dell'inapplicabilità delle norme sugli aiuti. Poiché l'Italia si è invece riservata in esclusiva sia la proprietà sia l'amministrazione dei beni demaniali portuali, e quindi non ha aperto alla concorrenza il settore portuale, l'art. 107 TFUE non è applicabile alle **AdSP**, giacché con riguardo alle loro attività non esiste alcun mercato né concorrenza neppure potenziale. E infatti la Commissione non ha individuato alcuna impresa concorrente delle **AdSP**, né avrebbe potuto. Non essendoci un mercato, non possano esserci effetti distorsivi della concorrenza sullo stesso. Infine, è altrettanto errata quella parte della decisione impugnata in cui la Commissione ritiene che l'esenzione delle **AdSP** dall'imposta sul reddito delle società determinerebbe un onere finanziario a carico dello Stato. Infatti, le entrate delle **AdSP**, ivi incluse le tasse che esse riscuotono per conto dello Stato, sono soggette a vincolo di destinazione e sono finalizzate a permettere la realizzazione della missione istituzionale delle **AdSP**, i.e. l'amministrazione di una parte di territorio per conto dello Stato. Quanto ipoteticamente corrisposto a titolo di imposta sul reddito sarebbe pertanto compensato dallo Stato con maggiori contributi al funzionamento delle stesse **AdSP** che non possono cessare la loro attività amministrativa (al pari, ancora una volta, di Regioni e Comuni).

## Shipping Italy

Primo Piano

### Tassazione porti: ecco spiegata la strategia difensiva dell'Italia contro l'Europa

Come preannunciato tutte le **AdSP** italiane, con il coordinamento di **Assoport**, hanno depositato presso il Tribunale dell'Unione Europea un ricorso chiedendo l'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020. La decisione ha imposto all'Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle **AdSP**. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all'imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. Il ricorso è stato presentato dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego. Il ricorso è improntato sull'errata interpretazione della natura delle attività delle stesse **AdSP**, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato. Nota esplicativa del ricorso presentato: Secondo le ricorrenti, la decisione impugnata è errata sotto molteplici profili e non è quindi vero che il regime di tassazione delle **AdSP** possa essere qualificato alla stregua di un aiuto di Stato. L'errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un'armonizzazione a livello dell'Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti. Diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti arrivando talvolta a svolgere operazioni e servizi portuali l'Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l'amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle **AdSP** territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **AdSP** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **AdSP**. Così, è viziata la decisione nella parte in cui pretende di qualificare le **AdSP** quali imprese al fine di chiederne l'assoggettamento all'imposta sul reddito delle società. La Commissione travisa il ruolo e le prerogative delle **AdSP** che, nell'ordinamento italiano, appartengono sotto il profilo organico e funzionale allo Stato. In quanto pubblica amministrazione, alle **AdSP** sono riconosciute le medesime prerogative che spettano alle altre entità infrastatali, come le Regioni o i Comuni, a cui lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali. E infatti anche le Regioni e gli altri enti locali gestiscono i beni pubblici con le stesse modalità applicate dalle **AdSP**: ad esempio, l'accesso ai privati è permesso mediante concessione e non con un contratto di locazione, come sostiene la Commissione e a fronte della contestuale riscossione di una tassa per l'occupazione del bene pubblico, riscossa da tali enti territoriali. È dunque logico e coerente che **AdSP**, Regioni, Comuni e le altre entità infrastatali legate allo Stato da un rapporto organico e funzionale siano soggette al medesimo regime sotto il profilo dell'imposta delle società: e infatti, secondo la disciplina tributaria italiana, nessuno di questi soggetti è soggetto a Ires. Tali disposizioni riservano pertanto lo stesso regime giuridico a tutti i soggetti che si trovano in condizioni di fatto e di diritto fra loro comparabili. Pertanto, si conferma la natura non selettiva del regime di tassazione delle **AdSP**, che è esattamente lo stesso riservato agli altri soggetti pubblici. La decisione è quindi errata poiché vorrebbe invece equiparare le **AdSP** alle società piuttosto che agli altri enti pubblici appartenenti alla pubblica amministrazione. Alla luce del rapporto organico e funzionale con lo Stato, il mancato assoggettamento (fra l'altro) di **AdSP**, Regioni e Comuni all'imposta sul reddito delle società è, inoltre, espressione del principio generale





## Shipping Italy

### Primo Piano

---

per cui lo Stato non paga tasse. Altrettanto errata è quella parte della decisione in cui viene esclusa la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali riscosse dalle **AdSP** per conto dello Stato. Nella decisione, infatti, non viene riconosciuto che, nell'ordinamento italiano, i canoni demaniali (e, a maggiore ragione, le tasse portuali) non sono un corrispettivo di un'attività economica (inesistente), ma l'assolvimento di una tassa, il cui importo è fissato direttamente dalla legge secondo parametri fissi legati alla superficie dell'area concessa che viene pagata dal concessionario allo Stato proprietario del bene. Le **AdSP** si limitano a riscuotere tale imposta per conto dello Stato e, dunque, neppure ne negoziano l'ammontare con i soggetti interessati. Al riguardo, Corte di giustizia e Commissione hanno costantemente ritenuto che la presenza di un canone direttamente fissato dall'impresa che gestisce un'infrastruttura è condizione imprescindibile ai fini della sua qualificazione come impresa: soltanto se il corrispettivo è negoziato, infatti, si è in presenza di un'attività economica. Ciò non si verifica nel caso di specie. Infine, la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali è confermata dal fatto che sugli stessi non è dovuta l'IVA, in base al principio generale per cui non si pagano tasse sulle tasse. E per contro, in tutti gli Stati altri membri a cui la Commissione ha contestato l'esenzione dalla tassazione delle società commerciali che ivi gestiscono i porti, i corrispettivi che le stesse riscuotevano dall'utenza portuale erano, incoerentemente, soggetti a IVA. La misura fissa del canone per tutti gli aspiranti concessionari dimostra che le **AdSP** non possono modificare il prezzo dei beni che, secondo l'erronea impostazione della Commissione, esse offrirebbero sul mercato per incentivare soggetti terzi a utilizzare il porto che ricade sotto la loro competenza territoriale. Ciò conferma un ulteriore grave errore commesso dalla decisione impugnata: le regole in materia di aiuti di Stato si applicano soltanto nei settori aperti alla concorrenza che, infatti, deve essere pregiudicata dal presunto aiuto, a pena dell'inapplicabilità delle norme sugli aiuti. Poiché l'Italia si è invece riservata in esclusiva sia la proprietà sia l'amministrazione dei beni demaniali portuali, e quindi non ha aperto alla concorrenza il settore portuale, l'art. 107 TFUE non è applicabile alle **AdSP**, giacché con riguardo alle loro attività non esiste alcun mercato né concorrenza neppure potenziale. E infatti la Commissione non ha individuato alcuna impresa concorrente delle **AdSP**, né avrebbe potuto. Non essendoci un mercato, non possano esserci effetti distorsivi della concorrenza sullo stesso. Infine, è altrettanto errata quella parte della decisione impugnata in cui la Commissione ritiene che l'esenzione delle **AdSP** dall'imposta sul reddito delle società determinerebbe un onere finanziario a carico dello Stato. Infatti, le entrate delle **AdSP**, ivi incluse le tasse che esse riscuotono per conto dello Stato, sono soggette a vincolo di destinazione e sono finalizzate a permettere la realizzazione della missione istituzionale delle **AdSP**, i.e. l'amministrazione di una parte di territorio per conto dello Stato. Quanto ipoteticamente corrisposto a titolo di imposta sul reddito sarebbe pertanto compensato dallo Stato con maggiori contributi al funzionamento delle stesse **AdSP** che non possono cessare la loro attività amministrativa (al pari, ancora una volta, di Regioni e Comuni).

# Brindisi Report

## Primo Piano

### Regime fiscale applicabile alle Adsp: depositato ricorso al tribunale Ue

Come era stato preannunciato, le Autorità di sistema portuale italiane italiane, con il coordinamento di **Assoporti**, hanno depositato presso il Tribunale dell'Unione Europea un ricorso chiedendo l'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020. La decisione ha imposto all'Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle **AdSP**. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all'imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. Il ricorso è stato presentato dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego. Nel corso della Conferenza stampa di oggi, il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi unitamente al Presidente dell'**AdSP** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e il Presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana hanno illustrato le motivazioni e il contenuto del ricorso. Un ricorso, ricordiamo, improntato sull'errata interpretazione della natura delle attività delle stesse **AdSP**, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato. Secondo le ricorrenti, la decisione impugnata è errata sotto molteplici profili e non è quindi vero che il regime di tassazione delle **AdSP** possa essere qualificato alla stregua di un aiuto di Stato. L'errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un'armonizzazione a livello dell'Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti. Diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti - arrivando talvolta a svolgere operazioni e servizi portuali - l'Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l'amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle **AdSP** territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **AdSP** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **AdSP**. Così, è viziata la decisione nella parte in cui pretende di qualificare le **AdSP** quali "imprese" al fine di chiederne l'assoggettamento all'imposta sul reddito delle "società". La Commissione travisa il ruolo e le prerogative delle **AdSP** che, nell'ordinamento italiano, appartengono sotto il profilo organico e funzionale allo Stato. In quanto pubblica amministrazione, alle **AdSP** sono riconosciute le medesime prerogative che spettano alle altre entità infrastatali, come le Regioni o i Comuni, a cui lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali. E infatti anche le Regioni e gli altri enti locali gestiscono i beni pubblici con le stesse modalità applicate dalle **AdSP**: ad esempio, l'accesso ai privati è permesso mediante concessione - e non con un contratto di locazione, come sostiene la Commissione - e a fronte della contestuale riscossione di una tassa per l'occupazione del bene pubblico, riscossa da tali enti territoriali. È dunque logico e coerente che **AdSP**, Regioni, Comuni e le altre entità infrastatali legate allo Stato da un rapporto organico e funzionale siano soggette al medesimo regime sotto il profilo dell'imposta delle società: e infatti, secondo la disciplina tributaria italiana, nessuno di questi soggetti è soggetto a IRES. Tali disposizioni riservano pertanto lo stesso regime giuridico a tutti i soggetti che si trovano in condizioni di fatto e di diritto fra loro comparabili. Pertanto, si conferma la natura non selettiva del regime di tassazione delle **AdSP**, che è esattamente lo stesso riservato agli altri soggetti pubblici. La decisione è

**BRINDISIREPORT** Economia

**Regime fiscale applicabile alle Adsp: depositato ricorso al tribunale Ue**

Le Autorità di sistema portuale e Assoporti chiedendo l'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020

**Adsp**

**1 più letti di oggi**

- Quanto per centrali a biomassa negli uffici dal porto di Brindisi
- Caratteristica di un'isola di Dora e Dora: 18 aprile 2021
- Dora: 80 dipendenti e 1000 metri quadrati di superficie
- Stato carbonio: 10 miliardi di tonnellate di CO2

**Nota esplicitiva del ricorso presentato**

Secondo le ricorrenti, la decisione impugnata è errata sotto molteplici profili e non è quindi vero che il regime di tassazione delle AdSP possa essere qualificato



## Brindisi Report

### Primo Piano

---

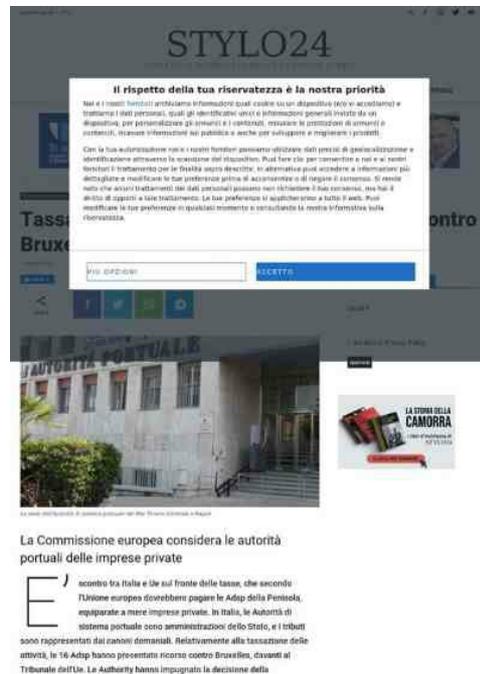
quindi errata poiché vorrebbe invece equiparare le **AdSP** alle società piuttosto che agli altri enti pubblici appartenenti alla pubblica amministrazione. Alla luce del rapporto organico e funzionale con lo Stato, il mancato assoggettamento (fra l' altro) di **AdSP**, Regioni e Comuni all' imposta sul reddito delle società è, inoltre, espressione del principio generale per cui lo Stato non paga tasse. Altrettanto errata è quella parte della decisione in cui viene esclusa la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali riscosse dalle **AdSP** per conto dello Stato. Nella decisione, infatti, non viene riconosciuto che, nell' ordinamento italiano, i canoni demaniali (e, a maggiore ragione, le tasse portuali) non sono un corrispettivo di un' attività economica (inesistente), ma l' assolvimento di una tassa, il cui importo è fissato direttamente dalla legge secondo parametri fissi legati alla superficie dell' area concessa che viene pagata dal concessionario allo Stato proprietario del bene. Le **AdSP** si limitano a riscuotere tale imposta per conto dello Stato e, dunque, neppure ne negoziano l' ammontare con i soggetti interessati. Al riguardo, Corte di giustizia e Commissione hanno costantemente ritenuto che la presenza di un canone direttamente fissato dall' impresa che gestisce un' infrastruttura è condizione imprescindibile ai fini della sua qualificazione come impresa: soltanto se il corrispettivo è negoziato, infatti, si è in presenza di un' attività economica. Ciò non si verifica nel caso di specie. Infine, la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali è confermata dal fatto che sugli stessi non è dovuta l' IVA, in base al principio generale per cui non si pagano tasse sulle tasse. E per contro, in tutti gli Stati altri membri a cui la Commissione ha contestato l' esenzione dalla tassazione delle società commerciali che ivi gestiscono i porti, i corrispettivi che le stesse riscuotevano dall' utenza portuale erano, incoerentemente, soggetti a IVA. La misura fissa del canone per tutti gli aspiranti concessionari dimostra che le **AdSP** non possono modificare il prezzo dei "beni" che, secondo l' erronea impostazione della Commissione, esse offrirebbero sul "mercato" per incentivare soggetti terzi a utilizzare il porto che ricade sotto la loro competenza territoriale. Ciò conferma un ulteriore grave errore commesso dalla decisione impugnata: le regole in materia di aiuti di Stato si applicano soltanto nei settori aperti alla concorrenza che, infatti, deve essere pregiudicata dal presunto aiuto, a pena dell' inapplicabilità delle norme sugli aiuti. Poiché l' Italia si è invece riservata in esclusiva sia la proprietà sia l' amministrazione dei beni demaniali portuali, e quindi non ha aperto alla concorrenza il settore portuale, l' art. 107 TFUE non è applicabile alle **AdSP**, giacché con riguardo alle loro attività non esiste alcun "mercato" né concorrenza neppure potenziale. E infatti la Commissione non ha individuato alcuna impresa concorrente delle **AdSP**, né avrebbe potuto. Non essendoci un mercato, non possano esserci effetti distorsivi della concorrenza sullo stesso. Infine, è altrettanto errata quella parte della decisione impugnata in cui la Commissione ritiene che l' esenzione delle **AdSP** dall' imposta sul reddito delle società determinerebbe un onere finanziario a carico dello Stato. Infatti, le entrate delle **AdSP**, ivi incluse le tasse che esse riscuotono per conto dello Stato, sono soggette a vincolo di destinazione e sono finalizzate a permettere la realizzazione della missione istituzionale delle **AdSP**, i.e. l' amministrazione di una parte di territorio per conto dello Stato. Quanto ipoteticamente corrisposto a titolo di imposta sul reddito sarebbe pertanto compensato dallo Stato con maggiori contributi al funzionamento delle stesse **AdSP** che non possono cessare la loro attività amministrativa (al pari, ancora una volta, di Regioni e Comuni).

# Stylo 24

## Primo Piano

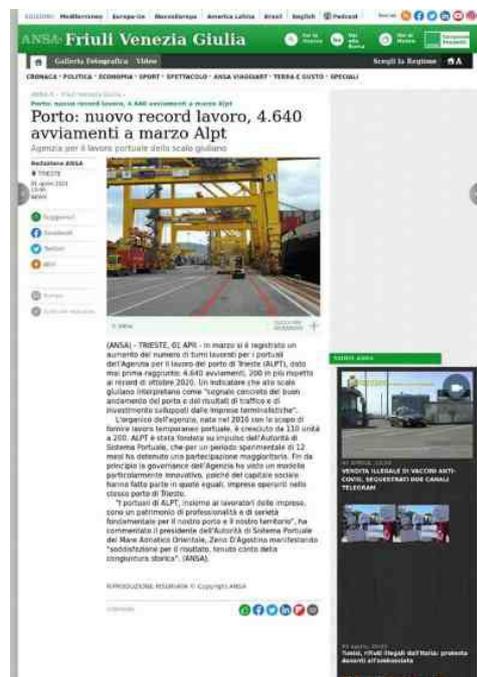
### Tassazione delle Adsp, presentato ricorso contro Bruxelles

E' scontro tra Italia e Ue sul fronte delle tasse, che secondo l' Unione europea dovrebbero pagare le **Adsp** della Penisola, equiparate a mere imprese private. In Italia, le Autorità di sistema portuale sono amministrazioni dello Stato, e i tributi sono rappresentati dai canoni demaniali. Relativamente alla tassazione delle attività, le 16 **Adsp** hanno presentato ricorso contro Bruxelles, davanti al Tribunale dell' Ue. Le Authority hanno impugnato la decisione della Commissione europea, che ha qualificato come aiuto di Stato - vietato dai Trattati - la normativa italiana che - riporta themeditelegraph - non assoggetta a Ires i canoni demaniali e le tasse portuali riscossi da tali Autorità.



## Porto: nuovo record lavoro, 4.640 avviamenti a marzo Alpt

(ANSA) - TRIESTE, 01 APR - In marzo si è registrato un aumento del numero di turni lavorati per i portuali dell' Agenzia per il lavoro del porto di Trieste (ALPT), dato mai prima raggiunto: 4.640 avviamenti, 200 in più rispetto al record di ottobre 2020. Un indicatore che allo scalo giuliano interpretano come "segnale concreto del buon andamento del porto e dei risultati di traffico e di investimento sviluppati dalle imprese terminalistiche". L' organico dell' agenzia, nata nel 2016 con lo scopo di fornire lavoro temporaneo **portuale**, è cresciuto da 110 unità a 200. ALPT è stata fondata su impulso dell' Autorità di Sistema **Portuale**, che per un periodo sperimentale di 12 mesi ha detenuto una partecipazione maggioritaria. Fin da principio la governance dell' Agenzia ha visto un modello particolarmente innovativo, poiché del capitale sociale hanno fatto parte in quote eguali, imprese operanti nello stesso porto di Trieste. "I portuali di ALPT, insieme ai lavoratori delle imprese, sono un patrimonio di professionalità e di serietà fondamentale per il nostro porto e il nostro territorio", ha commentato il presidente dell' Autorità di Sistema **Portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino manifestando "soddisfazione per il risultato, tenuto conto della congiuntura storica". (ANSA).



## Il Piccolo

Trieste

Registrati dall' Agenziale 4.460 avviamenti

### Raggiunto a marzo il record di turni di lavoro nello scalo regionale

**trieste** In un contesto generale reso critico dal perdurare dell' emergenza Covid, l' Agenzia per il lavoro del **porto** di **Trieste** fa segnare il record di turni. Il quadro emerge dall' analisi effettuata dalla stessa Agenzia che lo scorso marzo ha registrato 4.640 avviamenti con un incremento di 200 turni rispetto al record di ottobre dell' anno precedente.

L' Alpt, voluta nel 2016 dal presidente dell' Authority Zeno D' Agostino, era nata con l' obiettivo di fornire a chiamata degli operatori specializzati a terminalisti e operatori portuali, che necessitano di un supporto nelle operazioni di carico e scarico. «I portuali di Alpt, insieme ai lavoratori delle imprese - spiega D' Agostino -, sono un patrimonio di professionalità e di serietà fondamentale per il nostro **porto** e il nostro territorio. Non posso che ritenermi soddisfatto per questo risultato, tenuto conto della congiuntura storica. Grazie ai portuali dell' Agenzia per il loro impegno a dimostrazione che l' articolo 17 è fondamentale per affrontare i traffici del **porto** di **Trieste**».

Attualmente l' agenzia conta su 200 unità, un raddoppio rispetto alla nascita, ed è oggi di proprietà per il 35% dell' Authority, che ha avuto la maggioranza il primo anno di sperimentazione, e le restanti in parti eguali tra le imprese operanti nel **porto**.

Stefano Puzzer, del Comitato lavoratori portuali, conferma come il periodo storico sia importante: «Sono nello scalo giuliano da 25 anni e non ho mai visto così tanto lavoro. A livello sindacale ci sono ancora alcuni passaggi da sistemare, in particolare sull' impiego degli articoli 16 (gli operai specializzati) che dovrebbero avere dei turni definiti almeno settimanalmente e non essere assoldati a chiamata. La strada però è quella giusta e sistemare questi aspetti lavorando è più semplice». Marco Rebez della Uil trasporti guarda a questi dati in chiave futura. «Se il trend si consoliderà è anche giusto pensare ai 40/60 interinali che operano con l' Agenzia e che potrebbero ambire a una stabilizzazione. In questo senso sarà determinate l' entrata a regime della piattaforma logistica». Un auspicio anche di Massimiliano Grasso, Filt Cgil, «nonostante le difficoltà legate al Covid i numeri parlano chiaro e il trend punta all' alto e questo è positivo».

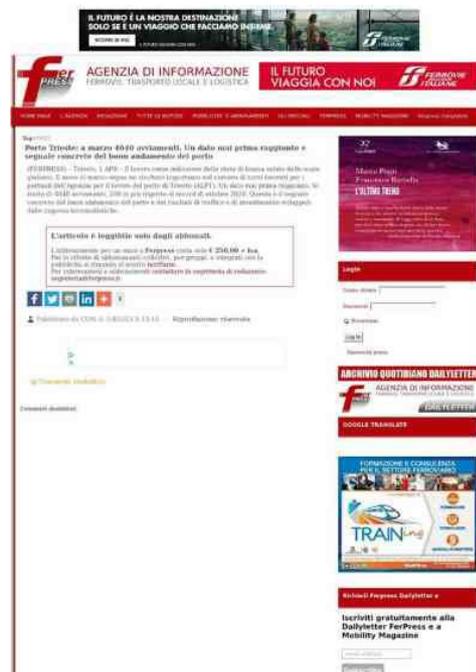
--a.p.

A.P.



## Porto Trieste: a marzo 4640 avviamenti. Un dato mai prima raggiunto e segnale concreto del buon andamento del porto

(FERPRESS) **Trieste**, 1 APR Il lavoro come indicatore dello stato di buona salute dello scalo giuliano. Il mese di marzo segna un risultato importante nel numero di turni lavorati per i portuali dell'Agenzia per il lavoro del **porto** di **Trieste** (ALPT). Un dato mai prima raggiunto. Si tratta di 4640 avviamenti, 200 in più rispetto al record di ottobre 2020. Questo è il segnale concreto del buon andamento del **porto** e dei risultati di traffico e di investimento sviluppati dalle imprese terminalistiche. I portuali di ALPT, insieme ai lavoratori delle imprese, sono un patrimonio di professionalità e di serietà fondamentale per il nostro **porto** e il nostro territorio. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino manifesta soddisfazione per questo risultato, tenuto conto della congiuntura storica e ringrazia i portuali dell'Agenzia per il loro impegno a dimostrazione che l' art. 17 è fondamentale per affrontare i traffici del **porto** di **Trieste**. L'organico dell'agenzia, nata nel 2016 con lo scopo di fornire lavoro temporaneo portuale, è cresciuto da 110 unità a 200, segno evidente della riuscita del progetto. ALPT è stata fondata su impulso dell'Autorità di Sistema Portuale, che per un periodo sperimentale di 12 mesi ha detenuto una partecipazione maggioritaria. Fin da principio la governance dell'Agenzia ha visto un modello particolarmente innovativo, poiché del capitale sociale hanno fatto parte in quote eguali, imprese operanti nel **porto** di **Trieste**.



# Il Nautilus

Trieste

## LAVORO IN PORTO, NUOVO RECORD: 4640 AVVIAMENTI A MARZO PER ALPT, L' AGENZIA PER IL LAVORO PORTUALE DELLO SCALO GIULIANO

Redazione

ORGANICO RADDOPPIATO DAL 2016 AD OGGI D' Agostino: 'I portuali di ALPT, insieme ai lavoratori delle imprese, patrimonio di professionalità per il nostro porto e il territorio' Trieste - Il lavoro come indicatore dello stato di buona salute dello scalo giuliano. Il mese di marzo segna un risultato importante nel numero di turni lavorati per i portuali dell' Agenzia per il lavoro del porto di Trieste (ALPT). Un dato mai prima raggiunto. Si tratta di 4640 avviamenti, 200 in più rispetto al record di ottobre 2020. Questo è il segnale concreto del buon andamento del porto e dei risultati di traffico e di investimento sviluppati dalle imprese terminalistiche. 'I portuali di ALPT, insieme ai lavoratori delle imprese, sono un patrimonio di professionalità e di serietà fondamentale per il nostro porto e il nostro territorio'. Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino manifesta "soddisfazione per questo risultato, tenuto conto della congiuntura storica" e ringrazia i portuali dell' Agenzia 'per il loro impegno a dimostrazione che l' art. 17 è fondamentale per affrontare i traffici del porto di Trieste'. L' organico dell' agenzia, nata nel 2016 con lo scopo di fornire lavoro temporaneo **portuale**, è cresciuto da 110 unità a 200, segno evidente della riuscita del progetto. ALPT è stata fondata su impulso dell' **Autorità di Sistema Portuale**, che per un periodo sperimentale di 12 mesi ha detenuto una partecipazione maggioritaria. Fin da principio la governance dell' Agenzia ha visto un modello particolarmente innovativo, poiché del capitale sociale hanno fatto parte in quote eguali, imprese operanti nel porto di Trieste. Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=82463>.



# Informare

## Trieste

### A marzo record di avviamenti per i portuali dell' Agenzia per il Lavoro del Porto di Trieste

Dal 2016 ad oggi l' organico dell' ALPT è cresciuto da 110 a 200 unità. L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** ha reso noto che lo scorso mese è stato raggiunto un nuovo record del numero di turni lavorati per i portuali dell' Agenzia per il Lavoro del Porto di Trieste (ALPT), essendo stati registrati 4.640 avviamenti, 200 in più rispetto al record dello scorso ottobre. Un nuovo picco - ha rilevato l' ente - che è segnale concreto del buon andamento del porto e dei risultati di traffico e di investimento sviluppati dalle imprese terminalistiche. Il presidente dell' AdSP, Zeno D' Agostino, ha espresso «soddisfazione per questo risultato, tenuto conto della congiuntura storica» e ha ringraziato i portuali dell' Agenzia «per il loro impegno a dimostrazione che l' art. 17 è fondamentale per affrontare i traffici del porto di Trieste». L' authority ha ricordato che l' ALPT è nata nel 2016 su impulso dell' AdSP, che per un periodo sperimentale di 12 mesi ha detenuto una partecipazione maggioritaria, con lo scopo di fornire lavoro temporaneo **portuale**, ed ha evidenziato che l' organico dell' Agenzia è cresciuto da 110 a 200 unità, crescita che è segno evidente della riuscita del progetto.

The screenshot shows the 'inforMARE' website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and 'inforMARE'. The main headline reads: 'A marzo record di avviamenti per i portuali dell'Agenzia per il Lavoro del Porto di Trieste'. Below the headline, a sub-headline states: 'Dal 2016 ad oggi l'organico dell'ALPT è cresciuto da 110 a 200 unità'. The article text is partially visible, mentioning that the Authority of the Eastern Adriatic Sea Port System has announced a new record of 4,640 shifts worked in March, a 200-unit increase from the October record. It also quotes the AdSP president, Zeno D'Agostino, expressing satisfaction and thanking the port workers for their commitment to Article 17. A search bar is visible at the bottom of the page with the text 'Cerca'.

## Informazioni Marittime

Trieste

### Porto di Trieste, marzo da incorniciare per l'Agenzia del lavoro

*Raggiunti 4.640 avviamenti nel mese, mai così tanti*

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante Ho capito o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner acconsenti al loro utilizzo. Mostra maggiori informazioni Gentile Utente, desideriamo informarti che i Suoi dati personali - raccolti direttamente presso di Lei - saranno utilizzati da parte di [informazionimarittime.com](http://informazionimarittime.com), nel pieno rispetto dei principi fondamentali, dettati dalla direttiva 95/46/CE e dalla Legge 675/96 per la protezione dei dati personali e in attuazione del provvedimento del Garante per la protezione dei dati personali dell'8 maggio 2014 " Individuazione delle modalità semplificate per l'informativa e l'acquisizione del consenso per l'uso dei cookie " Operazioni di trattamento dei dati personali e relativi scopi Di seguito, Le riepiloghiamo tutte le operazioni da noi svolte che implicano raccolta, conservazione od elaborazione dei Suoi dati personali, e gli scopi che perseguiamo con ciascuna di esse: raccolta dei Suoi dati personali al fine della fornitura dei servizi gratuiti; raccolta dei Suoi dati personali al fine di poter rispondere alle richieste di informazioni e/o segnalazioni. Modalità del

trattamento Il trattamento avverrà con strumenti automatizzati per il tempo strettamente necessario a conseguire gli scopi per cui sono stati raccolti. Specifiche misure di sicurezza sono osservate per prevenire la perdita dei dati, usi illeciti o non corretti ed accessi non autorizzati. Inoltre verrà escluso a priori ogni trattamento che possa riguardare direttamente o indirettamente dati sensibili. Libertà di rilasciare il consenso e conseguenze di un rifiuto Il conferimento dei Suoi dati è facoltativo. Tuttavia, in caso di mancanza o inesattezza di tali dati ci troveremo nell'impossibilità di fornirLe i servizi da Lei richiesti. Titolare e responsabile del trattamento Titolare del trattamento è Informazioni Marittime srl . Il responsabile del trattamento dei dati personali è reperibile all'indirizzo di posta elettronica: [info@informazionimarittime.com](mailto:info@informazionimarittime.com) Diritti degli interessati La informiamo inoltre che ogni interessato può esercitare i diritti di cui all'art.13 della Legge 675/96 che di seguito riassumiamo: conoscere mediante accesso gratuito al contenuto del Registro di cui all'art.31 della Legge 675/96 l'esistenza di trattamenti di dati che possono riguardarlo; di essere informato in merito a: nome, denominazione, ragione sociale, domicilio, residenza e sede del titolare del trattamento. finalità e modalità del trattamento nome, denominazione, ragione sociale domicilio, sede del responsabile del trattamento; di ottenere dal titolare: Conferma dell'esistenza di dati personali che lo riguardano e comunicazione dei medesimi. Informazioni relativamente alla logica e alle finalità del trattamento. Cancellazione e trasformazione in forma anonima dei dati trattati in violazione della legge compresi quelli di cui non è necessaria la conservazione in relazione agli scopi per i quali sono raccolti e trattati. Aggiornamento rettificazione o integrazione dei dati. Attestazione che le operazioni di cui ai numeri 2 e 3 sono state portate a conoscenza per quanto riguarda il contenuto di coloro ai quali i dati sono stati comunicati o diffusi eccettuato il caso in cui tale adempimento si riveli impossibile o comporti un impiego di mezzi manifestamente sproporzionato rispetto al diritto tutelato. di opporsi, in tutto o in parte, per motivi legittimi, al trattamento dei dati personali che lo riguardano ancorché pertinenti allo scopo della raccolta; di opporsi, in tutto o in parte, al trattamento di dati personali che lo riguardano esercitando gratuitamente tale diritto. Modalità di gestione del sito in riferimento al trattamento dei dati personali degli utenti che lo consultano Si tratta di un'informativa che è resa anche ai sensi dell'art. 10 della legge 31 dicembre 1996 n. 675 a



coloro che interagiscono con i servizi web di [informazionimarittime.com](http://www.informazionimarittime.com) per la protezione dei dati personali, accessibili per via telematica a partire dall'indirizzo: <http://www.informazionimarittime.com>.

---



## Informazioni Marittime

### Trieste

---

com/ corrispondente alla pagina iniziale del sito ufficiale. L'informativa è resa solo per il sito [www.informazionimarittime.com](http://www.informazionimarittime.com) e non anche per altri siti web eventualmente consultati dall'utente tramite link. L'informativa si ispira anche alla Raccomandazione n. 2/2001 che le autorità europee per la protezione dei dati personali, riunite nel Gruppo istituito dall'art. 29 della direttiva n. 95/46/CE, hanno adottato il 17 maggio 2001 per individuare alcuni requisiti minimi per la raccolta di dati personali on-line, e, in particolare, le modalità, i tempi e la natura delle informazioni che i titolari del trattamento devono fornire agli utenti quando questi si collegano a pagine web, indipendentemente dagli scopi del collegamento. La Raccomandazione e una descrizione di sintesi delle sue finalità sono riportate in altre pagine di questo sito. Luogo del trattamento dei dati I Dati sono trattati presso le sedi operative del Titolare ed in ogni altro luogo in cui le parti coinvolte nel trattamento siano localizzate. Per ulteriori informazioni, contatta il Titolare. Nessun dato derivante dal servizio web viene comunicato o diffuso. I dati personali forniti dagli utenti che inoltrano richieste di invio di materiale informativo sono utilizzati al solo fine di eseguire il servizio o la prestazione richiesta. Tipi di dati trattati Dati di navigazione I sistemi informatici e le procedure software preposte al funzionamento di questo sito web acquisiscono, nel corso del loro normale esercizio, alcuni dati personali la cui trasmissione è implicita nell'uso dei protocolli di comunicazione di Internet. Si tratta di informazioni che non sono raccolte per essere associate a interessati identificati, ma che per loro stessa natura potrebbero, attraverso elaborazioni ed associazioni con dati detenuti da terzi, permettere di identificare gli utenti. In questa categoria di dati rientrano gli indirizzi IP o i nomi a dominio dei computer utilizzati dagli utenti che si connettono al sito, gli indirizzi in notazione URI (Uniform Resource Identifier) delle risorse richieste, l'orario della richiesta, il metodo utilizzato nel sottoporre la richiesta al server, la dimensione del file ottenuto in risposta, il codice numerico indicante lo stato della risposta data dal server (buon fine, errore, ecc.) ed altri parametri relativi al sistema operativo e all'ambiente informatico dell'utente. Questi dati vengono utilizzati al solo fine di ricavare informazioni statistiche anonime sull'uso del sito e per controllarne il corretto funzionamento e vengono cancellati immediatamente dopo l'elaborazione. I dati potrebbero essere utilizzati per l'accertamento di responsabilità in caso di ipotetici reati informatici ai danni del sito. Dati forniti volontariamente dall'utente L'invio facoltativo, esplicito e volontario di posta elettronica agli indirizzi indicati e la compilazione dei form presenti su questo sito comportano la successiva acquisizione dell'indirizzo del mittente, necessario per rispondere alle richieste, nonché degli eventuali altri dati personali inseriti nella missiva e/o inseriti nei campi del form. Specifiche informative di sintesi verranno progressivamente riportate o visualizzate nelle pagine del sito predisposte per particolari servizi a richiesta. INFORMATIVA SUI COOKIE I cookie sono delle stringhe di testo di piccola dimensione che un sito web può inviare, durante la navigazione, al dispositivo dell'Utente (sia esso un pc, un notebook, uno smartphone, un tablet; di norma sono conservati direttamente sul browser utilizzato per la navigazione). Lo stesso sito web che li ha trasmessi, poi può leggere e registrare i cookie che si trovano sullo stesso dispositivo per ottenere informazioni di vario tipo. Tipologie di cookie Esistono due macro-categorie fondamentali , con caratteristiche diverse: cookie tecnici e cookie di profilazione I cookie tecnici sono generalmente necessari per il corretto funzionamento del sito web e per permettere la navigazione; senza di essi si potrebbe non essere in grado di visualizzare correttamente le pagine oppure di utilizzare alcuni servizi. Per esempio, un cookie tecnico è indispensabile per mantenere l'utente collegato durante tutta la visita a un sito web e per tenere traccia, nel caso di [informazionimarittime.com](http://informazionimarittime.com), del concorso su cui ci si sta esercitando e le relative statistiche, oppure per memorizzare le impostazioni della lingua, della visualizzazione, e così via. I cookie tecnici possono essere ulteriormente distinti in: cookie di navigazione , che garantiscono la normale navigazione e fruizione del sito web (permettendo, ad esempio, di realizzare un acquisto o autenticarsi per accedere ad aree riservate); , che garantiscono la normale navigazione e fruizione del sito web (permettendo, ad esempio, di realizzare un acquisto o autenticarsi per accedere ad aree

riservate); cookie analytics , assimilati ai cookie tecnici solo laddove utilizzati direttamente dal gestore del sito per raccogliere informazioni, in forma aggregata, sul numero degli utenti e su come questi visitano il sito stesso; , assimilati ai cookie tecnici solo laddove utilizzati

---



## Informazioni Marittime

### Trieste

---

direttamente dal gestore del sito per raccogliere informazioni, in forma aggregata, sul numero degli utenti e su come questi visitano il sito stesso; cookie di funzionalità , che permettono all'utente la navigazione in funzione di una serie di criteri selezionati (ad esempio, la lingua, i prodotti selezionati per l'acquisto) al fine di migliorare il servizio reso allo stesso. I cookie di profilazione sono più sofisticati! Questi cookie hanno il compito di profilare l'utente e vengono utilizzati al fine di inviare messaggi pubblicitari in linea con le preferenze manifestate dallo stesso durante la sua navigazione. I cookie possono, ancora, essere classificati come: cookie di sessione , i quali vengono cancellati immediatamente alla chiusura del browser di navigazione; , i quali vengono cancellati immediatamente alla chiusura del browser di navigazione; cookie persistenti , i quali a differenza di quelli di sessione rimangono all'interno del browser per un determinato periodo di tempo. Sono utilizzati, ad esempio, per riconoscere il dispositivo che si collega al sito agevolando le operazioni di autenticazione per l'utente. , i quali a differenza di quelli di sessione rimangono all'interno del browser per un determinato periodo di tempo. Sono utilizzati, ad esempio, per riconoscere il dispositivo che si collega al sito agevolando le operazioni di autenticazione per l'utente. cookie di prima parte ( first-part cookie ) ossia cookie generati e gestiti direttamente dal soggetto gestore del sito web sul quale l'utente sta navigando. ossia cookie generati e gestiti direttamente dal soggetto gestore del sito web sul quale l'utente sta navigando. cookie di terza parte ( third-part cookie ) , i quali sono generati e gestiti da soggetti diversi dal gestore del sito web sul quale l'utente sta navigando (in forza, di regola, di un contratto tra il titolare del sito web e la terza parte). Cookie utilizzati da informazionimarittime.com Cookie tecnici di navigazione Utilizziamo cookie tecnici di navigazione per garantire la corretta visualizzazione del sito e il funzionamento del servizio di simulazione. Cookie analytics di terza parte e mappe Per cookie analytics di terza parte intendiamo quelli utilizzati dal servizio di Google Analytics , di cui il sito si avvale come strumento di analisi anonima e aggregata , per tenere traccia in modo del tutto anonimo delle caratteristiche software e hardware inerenti ai dispositivi utilizzati dagli utenti che visitano il sito e delle loro abitudini di navigazione, come ad esempio il numero di visualizzazioni giornaliere di ciascuna pagina. Tutti questi dati sono essenziali per permetterci di effettuare un piano di aggiornamento del sito che tenga conto delle reali esigenze degli utenti e delle tecnologie da loro utilizzate. Inoltre, In alcune pagine del sito sono presenti delle informazioni geografiche che utilizzano il servizio di Google Maps che potrebbero fare uso di cookie di tracciamento. Sia i cookie di Google Analytics che quelli di Google maps sono gestiti direttamente da Google e per ottenere maggiori informazioni sul loro utilizzo è possibile consultare direttamente l'informativa specifica al seguente indirizzo: <http://www.google.it/policies/privacy/partners/> Se si preferisce disabilitare i cookie di Google Analytics e di Google maps è possibile impostare la navigazione anonima ( Do Not Track ) sul browser in uso. Di seguito si riportano i link relativi alle istruzioni su come abilitare questa opzione nei vari browser: Per disattivare i cookie di Google Analytics è anche possibile installare sul browser in uso il componente aggiuntivo per la disattivazione . Informazionimarittime.com non utilizza cookie di profilazione né di prima né di terza parte . Disabilitare i Cookie mediante configurazione del browser È possibile disabilitare i cookie utilizzando gli strumenti di configurazione messi a disposizione dai vari browser. Di seguito riportiamo i link alle pagine di istruzioni per impostare questa specifica opzione nei vari browser: Ulteriori informazioni sul trattamento Facoltatività del conferimento dei dati A parte quanto specificato per i dati di navigazione, l'utente è libero di fornire i dati personali riportati nei moduli di richiesta a informazionimarittime.com o comunque indicati in contatti per sollecitare l'invio di materiale informativo o di altre comunicazioni. Il loro mancato conferimento può comportare l'impossibilità di ottenere quanto richiesto. Difesa in giudizio I Dati Personali dell'Utente possono essere utilizzati per la difesa da parte del Titolare in giudizio o nelle fasi propedeutiche alla sua eventuale instaurazione, da abusi nell'utilizzo della stessa o dei servizi connessi da parte dell'Utente. L'Utente dichiara di essere consapevole che al Titolare potrebbe essere richiesto di rivelare i Dati su

richiesta delle pubbliche autorità. Informativa specifiche Su richiesta dell'Utente, in aggiunta alle informazioni contenute in questa privacy policy, questa Applicazione potrebbe fornire all'Utente delle informative aggiuntive e contestuali riguardanti servizi specifici, o la raccolta e il trattamento di Dati Personali. Log di

---



## Informazioni Marittime

### Trieste

---

sistema e manutenzione Per necessità legate al funzionamento e alla manutenzione, questa Applicazione e gli eventuali servizi terzi da essa utilizzati potrebbero raccogliere Log di sistema, ossia file che registrano le interazioni e che possono contenere anche Dati Personali, quali l'indirizzo IP Utente. Informazioni non contenute in questa policy

Maggiori informazioni in relazione al trattamento dei Dati Personali potranno essere richieste in qualsiasi momento al Titolare del Trattamento utilizzando le informazioni di contatto. Note Ogni sforzo verrà fatto per rendere il più possibile interoperabili le funzionalità di questo sito con i meccanismi di controllo automatico della privacy disponibili in alcuni prodotti utilizzati dagli utenti. Considerando che lo stato di perfezionamento dei meccanismi automatici di controllo non li rende attualmente esenti da errori e disfunzioni, si precisa che il presente documento costituisce la "Privacy Policy" di questo sito che sarà soggetta ad aggiornamenti . Questa pagina è visibile, mediante link in calce in tutte le pagine del Sito ai sensi dell'art. 122 secondo comma del D.lgs. 196/2003 e a seguito delle modalità semplificate per l'informativa e l'acquisizione del consenso per l'uso dei cookie pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n.126 del 3 giugno 2014 e relativo registro dei provvedimenti n.229 dell'8 maggio 2014. Data dell'ultimo aggiornamento: 03/15/2017.

**Trieste: record di lavoro in porto**

*D'Agostino: lavoratori portuali patrimonio di professionalità*

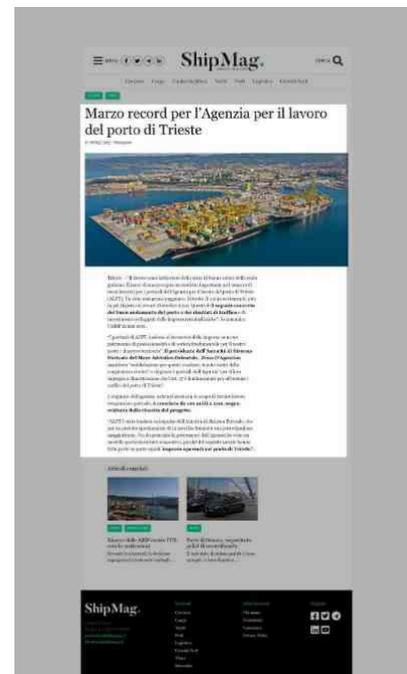
Redazione

TRIESTE Nuovo record per il lavoro nel porto di Trieste che a Marzo registra 4640 avviamenti per Alpt. Il lavoro quindi in questo caso è indicatore dello stato di buona salute dello scalo giuliano. Il mese di Marzo, informa l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, segna un risultato importante nel numero di turni lavorati per i portuali dell'Agenzia per il lavoro del porto di Trieste (Alpt). Un dato mai prima raggiunto. Si tratta di 4640 avviamenti, 200 in più rispetto al record di ottobre 2020. Questo è il segnale concreto del buon andamento del porto e dei risultati di traffico e di investimento sviluppati dalle imprese terminalistiche. I portuali di Alpt, insieme ai lavoratori delle imprese, sono un patrimonio di professionalità e di serietà fondamentale per il nostro porto e il nostro territorio. Il presidente dell'AdSp del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino manifesta soddisfazione per questo risultato, tenuto conto della congiuntura storica e ringrazia i portuali dell'Agenzia per il loro impegno a dimostrazione che l' art. 17 è fondamentale per affrontare i traffici del porto di Trieste. L'organico dell'agenzia, nata nel 2016 con lo scopo di fornire lavoro temporaneo portuale, è cresciuto da 110 unità a 200, segno evidente della riuscita del progetto. Alpt è stata fondata su impulso dell'Autorità di Sistema portuale, che per un periodo sperimentale di 12 mesi ha detenuto una partecipazione maggioritaria. Fin da principio la governance dell'Agenzia ha visto un modello particolarmente innovativo, poiché del capitale sociale hanno fatto parte in quote eguali, imprese operanti nel porto di Trieste.



### Marzo record per l'Agenzia per il lavoro del porto di Trieste

Trieste Il lavoro come indicatore dello stato di buona salute dello scalo giuliano. Il mese di marzo segna un risultato importante nel numero di turni lavorati per i portuali dell'Agenzia per il lavoro del porto di Trieste (ALPT). Un dato mai prima raggiunto. Si tratta di 4.640 avviamenti, 200 in più rispetto al record di ottobre 2020. Questo è il segnale concreto del buon andamento del porto e dei risultati di traffico e di investimento sviluppati dalle imprese terminalistiche: lo comunica l'AdSP in una nota. I portuali di ALPT, insieme ai lavoratori delle imprese, sono un patrimonio di professionalità e di serietà fondamentale per il nostro porto e il nostro territorio. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino manifesta soddisfazione per questo risultato, tenuto conto della congiuntura storica e ringrazia i portuali dell'Agenzia per il loro impegno a dimostrazione che l'art. 17 è fondamentale per affrontare i traffici del porto di Trieste. L'organico dell'agenzia, nata nel 2016 con lo scopo di fornire lavoro temporaneo portuale, è cresciuto da 110 unità a 200, segno evidente della riuscita del progetto. ALPT è stata fondata su impulso dell'Autorità di Sistema Portuale, che per un periodo sperimentale di 12 mesi ha detenuto una partecipazione maggioritaria. Fin da principio la governance dell'Agenzia ha visto un modello particolarmente innovativo, poiché del capitale sociale hanno fatto parte in quote eguali, imprese operanti nel porto di Trieste.



# Shipping Italy

## Trieste

### Record al porto di Trieste: oltre 4.600 avviamenti al lavoro a marzo

A marzo sono stati 4.640 gli avviamenti (ovvero i turni svolti) dai portuali dell'Agenzia per il lavoro del porto di Trieste. Per lo scalo giuliano un record che supera di 200 unità quello che era stato raggiunto lo scorso ottobre, e che ne testimonia la buona salute generale. Soddisfazione tenuto conto della congiuntura storica è stata espressa per il risultato dal presidente della **AdSP** del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, che ha ringraziato i lavoratori per il loro impegno a dimostrazione che l'art. 17 è fondamentale per affrontare i traffici del porto di Trieste. Alpt, nata nel 2016 su impulso dell'allora Autorità Portuale, è passata nel corso degli anni da 110 agli attuali 200 addetti.



# Transportonline

## Trieste

### Lavoro in porto Trieste, nuovo record

*4640 avviamenti a marzo per ALPT, organico raddoppiato dal 2016 ad oggi.*

TRIESTE - Il lavoro come indicatore dello stato di buona salute dello scalo giuliano. Il mese di marzo segna un risultato importante nel numero di turni lavorati per i portuali dell'Agenzia per il lavoro del porto di Trieste (ALPT). Un dato mai prima raggiunto. Si tratta di 4640 avviamenti, 200 in più rispetto al record di ottobre 2020. Questo è il segnale concreto del buon andamento del porto e dei risultati di traffico e di investimento sviluppati dalle imprese terminalistiche. I portuali di ALPT, insieme ai lavoratori delle imprese, sono un patrimonio di professionalità e di serietà fondamentale per il nostro porto e il nostro territorio. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino manifesta "soddisfazione per questo risultato, tenuto conto della congiuntura storica e ringrazia i portuali dell'Agenzia per il loro impegno a dimostrazione che l' art. 17 è fondamentale per affrontare i traffici del porto di Trieste. L'organico dell'agenzia, nata nel 2016 con lo scopo di fornire lavoro temporaneo portuale, è cresciuto da 110 unità a 200, segno evidente della riuscita del progetto. ALPT è stata fondata su impulso dell'Autorità di Sistema Portuale, che per un periodo sperimentale di 12 mesi ha detenuto una partecipazione maggioritaria. Fin da principio la governance dell'Agenzia ha visto un modello particolarmente innovativo, poiché del capitale sociale hanno fatto parte in quote eguali, imprese operanti nel porto di Trieste.



## Il Piccolo

Trieste

### Il Porto vecchio è la sfida su cui Trieste si gioca il futuro.

LAURA FAMULARI SEGRETERIA DEL PD PROVINCIALE DI TRIESTE

Il **Porto** vecchio è la sfida su cui Trieste si gioca il futuro. Per questo, quando nel 2019 il Pd ha votato la delibera di indirizzo all' accordo di programma, abbiamo chiesto all' Amministrazione Dipiazza di avere coraggio. Sempre per questo, dopo ben due anni, abbiamo dovuto esprimere un voto negativo.

**Porto** vecchio è un' occasione unica e irripetibile che non va sprecata per moltissimi motivi, ma soprattutto perché può essere la leva per invertire il drammatico calo demografico e attrarre i giovani che hanno abbandonato la città per la mancanza di opportunità di lavoro qualificato.

La Giunta Dipiazza sembra non averlo capito, e secondo noi ha sbagliato nel metodo e nel merito. A cominciare dalla scelta di uno strumento - l' accordo di programma - che sacrifica la partecipazione dei cittadini, singoli o associati anche in gruppi di interesse, e sottrae alla cittadinanza la possibilità di contribuire a scegliere la direzione da prendere. È poi mancata la preparazione della discussione nei consigli circoscrizionali e in Consiglio comunale, segnando l' ennesima mancanza di rispetto per la funzione e le competenze di questi organi.

Guardando le carte, abbiamo visto che ci sono difformità rispetto agli indirizzi che parlavano di quota ridotta e complementare di residenzialità a fronte di una quota che ora può arrivare al 70% (circa dieci magazzini per mille abitanti). Il centrodestra si prende la responsabilità di una scelta simile in una Trieste che si sta desertificando: siamo sotto i 200 mila abitanti e abbiamo 10 mila alloggi sfitti.

Non solo mettono le mani in questo modo su **Porto** vecchio, ma lo fanno senza nemmeno una valutazione dell' impatto sul resto della città. In particolare, se in quest' area si prospettano "trasferimenti" di funzioni oggi insediate nel centro cittadino, bisognerebbe stimare e gestire il contraccolpo anche attraverso il dialogo e la partecipazione di coloro che saranno investiti dalle conseguenze di queste dislocazioni.

Fedriga ha annunciato il trasferimento degli uffici regionali. Si tratta di una scelta discutibile dal punto di vista urbanistico in quanto comporterà la desertificazione, anche commerciale, delle zone dove attualmente quelle sedi si trovano.

Questi impatti negativi non sono stati presi in considerazione né sono state valutate nuove ipotesi di destinazione degli immobili che rimarrebbero vuoti. Lo stesso recupero di quegli immobili rappresenterà un onere rilevante per la Regione, che potrebbe avere altre priorità di investimento. A fronte di questa ipertrofia residenziale, c' è il nulla sull' innovazione, sull' industria leggera, nessun progetto sul green new deal, come esigono le richieste dell' Europa e le finalità del Recovery Fund. Soprattutto nulla per i giovani, per l' alta formazione, per la ricerca, per l' innovazione sociale, per attrarre nuovi abitanti.

Vogliamo parlare dei fondi appena stanziati dalla Regione per gli interventi? Stupisce che il Comune di Trieste li abbia ricevuti "in prestito" e quindi da restituire a carico dei triestini. In altri casi, ad esempio al comune di Monfalcone, è andato un contributo a fondo perduto per la probabile realizzazione di un altro parco del mare.

Avevamo pensato al **Porto** vecchio come a un' area alla portata di tutti in cui muoversi in modo sostenibile, e invece



viene accantonato l' uso dell' infrastruttura ferroviaria che permette un collegamento a basso impatto ambientale e sostenibile economicamente.

Al posto delle rotaie la giunta Dipiazza vuole l' ovovia, che dovrebbe nascere con fondi statali ancora



## Il Piccolo

Trieste

---

da assegnare e senza un piano economico che ne sostenga i costi in futuro. Per tacere del connesso previsto aumento dei parcheggi.

A seguito di quanto previsto dalla Variante inoltre, gli immobili di proprietà del Comune non potranno che essere venduti al miglior offerente, aprendo la strada a processi non governati e di incerta capacità di sviluppo. La funzione del Consorzio Ursus, sotto questo profilo diventa chiara: "l' ambasciatore" che dovrebbe guidarlo farà sostanzialmente da agente immobiliare, andando alla ricerca di operatori ai quali proporre l' area come opportunità di investimento. Il punto è che in quell' area non basta creare dei contenitori, spostare uffici o costruire abitazioni d' élite. Serviva un comitato strategico, che coinvolgesse le competenze che ci sono in questa città e fuori da essa, e che guardano con interesse a **Porto** Vecchio. Non si può pensare di poter fare tutto da soli. Per noi una società a maggioranza pubblica serviva, ma doveva avere la porta aperta alle grandi eccellenze delle città, quelle capaci di dialogare con il mondo e di apportare competenze. Abbiamo anche proposto di associare un grande soggetto pubblico che garantisca relazioni e finanziamenti. Ci ritroviamo un consorzio interamente pubblico con una dotazione iniziale di 300 mila euro e con una struttura debole in partenza, dato che le risorse umane saranno quelle degli enti pubblici soci che fanno fatica a gestire l' ordinario. Potrà questo soggetto guidare un' operazione straordinaria che reinventa ex novo un quinto della città?

Noi non ci rassegniamo a questa decadenza in cui tutto si quietava e si sopisce, per questo ci candidiamo a guidare la rinascita di Trieste.

-- SEGRETERIA DEL PD PROVINCIALE DI TRIESTE.

# Il Piccolo

Trieste

il movimento di calenda

## Azione su Porto vecchio: «Va creata una cittadella per ragazzi e studenti»

L.G.L.G.

Azione si inserisce nel dibattito sul futuro del **Porto** vecchio e lancia la «cittadella» dei ragazzi. Ieri in conferenza stampa la referente provinciale, Daniela Rossetti, e il responsabile per i Giovani, Alberto Favretto, hanno presentato un progetto per l'antico scalo che rientra più in generale nel programma del partito di Carlo Calenda in vista del voto amministrativo a Trieste.

L'idea è di istituire in **Porto** vecchio due tranches di strutture, dedicate ai giovani e agli studenti. Nella prospettiva di Rossetti e Favretto vi sorgerebbe innanzitutto una serie di uffici: uno «sportello unico di orientamento postuniversitario - si legge in una nota esplicativa del progetto -, un consultorio e centro antiviolenza, un centro unico per l'impiego e l'imprenditoria giovanile, una sede distaccata della segreteria d'ateneo, un giardino didattico e spazi dove realizzare corsi professionalizzanti, di lingue e informatica».

Oltre che naturalmente il «centro congressi».

Ci sarebbero inoltre aree sportive multifunzionali sia all'aperto che coperte, una pista ciclabile con «punti noleggio bici e monopattini elettrici», spazi studio, aule informatizzate nonché un teatro, una discoteca, un ostello, alloggi da assegnare su base Isee e vari locali commerciali. «Trieste è del tutto carente di strutture e prospettive per chi ha un'età compresa tra i 18 e i 30 anni - ha affermato Rossetti -. Occorre fermare e invertire il trend demografico negativo, creando delle opportunità». Così Favretto: «Vogliamo partire dai giovani per far ripartire Trieste.

La nostra proposta di realizzare una città nella città è costruttiva, non confligge con le idee altrui».

-- L.G.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Via le navi da crociera da Venezia, decreto del Consiglio dei ministri

Stanziati 2,2 mln per un concorso di idee per attracchi fuori dalla laguna

C'è il timbro del Governo Draghi adesso a decretare la decisione di espellere le navi da crociera dalla laguna di Venezia. Basta ai rischi per la città di cristallo connessi al passaggio dei 'giganti del mare' davanti a San Marco, come avvenne il 2 giugno 2019, quando la Mcs Opera si schiantò contro la banchina di San Basilio. Il Consiglio dei ministri ha approvato stasera un decreto legge per la disciplina del traffico crocieristico nella laguna. Il decreto legge approvato prevede un concorso di idee per realizzare punti di attracco per le navi fuori dalle acque protette della laguna di Venezia. Entro 60 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale dovrà lanciare un concorso di idee per l'elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare e gestire punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna. Per il 2021 sono stanziati 2,2 milioni di euro. "Una decisione giusta e attesa da anni: il Cdm approva un decreto legge che stabilisce che l'approdo definitivo delle Grandi Navi a Venezia dovrà essere fuori dalla laguna, come chiesto dall'Unesco", ha commentato il ministro Dario Franceschini. L'obiettivo è di "contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del territorio". I punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna dovrebbero essere utilizzati "dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate", ma anche - e questa è una novità - "dalle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici". I tempi non saranno brevi per il nuovo porto esterno alla laguna. Nel breve periodo, resta l'indicazione già assunta dal Comitato del 21 dicembre 2020 - e ribadita una settimana fa dai ministri Cingolani, Franceschini, Giovannini, Garavaglia: le grandi navi - quando il traffico turistico potrà riprendere - dovranno essere dirottate sulle banchine industriali di Porto Marghera. La via per evitare San Marco e il Canale della Giudecca - la 'strada' attuale per la Marittima - è già stata trovata, ed è la soluzione voluta dal sindaco Luigi Brugnaro. Le navi potranno percorrere il Canale dei Petroli, entrando dalla bocca di porto di Malamocco, proseguire per il canale Nord di Marghera e qui attraccare. Il porto di Venezia ha lanciato a febbraio un bando per valutare la fattibilità tecnico economica dell'opera, che dovrebbe avere un costo di 41 milioni di euro. Il bando di progettazione, per una cifra di 936.804 euro, scadrà il 15 aprile. Più complesso identificare il nuovo futuro attracco fuori dalla laguna. Il solo progetto finora presentato, il Duferco-De Piccoli, prevedeva un terminal alla bocca di porto di Lido. Ma ha sempre registrato numerosi contrari, in testa il Comune di Venezia. (ANSA).



## Venezia, via le navi da crociera dalla laguna

(di Michele Galvan) VENEZIA - C'è il timbro del governo Draghi adesso a decretare la decisione di espellere le navi da crociera dalla laguna di Venezia. Basta ai rischi per la città di cristallo connessi al passaggio dei 'giganti del mare' davanti a San Marco, come avvenne il 2 giugno 2019, quando la Mcs Opera si schiantò contro la banchina di San Basilio. Il Consiglio dei ministri ha approvato ieri sera un decreto legge per la disciplina del traffico crocieristico nella laguna. Entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale dovrà lanciare un concorso di idee per l'elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare e gestire punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna. Per il 2021 sono stanziati 2,2 milioni di euro. "Una decisione giusta e attesa da anni: il Cdm approva un decreto legge che stabilisce che l'approdo definitivo delle Grandi Navi a Venezia dovrà essere fuori dalla laguna, come chiesto dall'Unesco", ha commentato il ministro Dario Franceschini. L'obiettivo è di "contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del territorio". I punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna dovrebbero essere utilizzati "dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate", ma anche - e questa è una novità - "dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici". I tempi non saranno brevi per il nuovo porto esterno alla laguna. Nel breve periodo, resta l'indicazione già assunta dal Comitato del 21 dicembre 2020: le grandi navi - quando il traffico turistico potrà riprendere - dovranno essere dirottate sulle banchine industriali di Porto Marghera. La via per evitare San Marco e il Canale della Giudecca - la 'strada' attuale per la Marittima - è già stata trovata, ed è la soluzione voluta dal sindaco Luigi Brugnaro. Le navi potranno percorrere il Canale dei Petroli, entrando dalla bocca di porto di Malamocco, proseguire per il canale Nord di Marghera e qui attraccare. Il porto di Venezia ha lanciato a febbraio un bando per valutare la fattibilità tecnico economica dell'opera, che dovrebbe avere un costo di 41 milioni di euro. Il bando di progettazione, per una cifra di 936.804 euro, scadrà il 15 aprile. Più complesso identificare il nuovo futuro attracco fuori dalla laguna. Il solo progetto finora presentato, il Duferco-De Piccoli, prevedeva un terminal alla bocca di porto di Lido. Ma ha sempre registrato numerosi contrari, in testa il Comune di Venezia.



### Grandi navi: Compagnie crociere,giusto spostarle da Giudecca

*Galietti, sosteniamo questa linea da sempre*

(ANSA) - GENOVA, 01 APR - "Accogliamo con favore la decisione del governo, che corrobora una linea che sosteniamo da sempre: decongestionare il traffico da Venezia e togliere le grandi navi dalla Giudecca. Non vogliamo difendere lo status quo, lavoriamo da anni con le autorità per trovare soluzioni per spostare altrove le grandi navi". Francesco Galietti, direttore per l' Italia di Clia, l' associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, commenta positivamente il decreto del Consiglio dei Ministri che ha stabilito di spostare le grandi navi da crociera dalla laguna di Venezia stanziando un fondo per un concorso di idee per individuare, realizzare e gestire punti di attracco fuori dalle aree protette della laguna, mentre nel frattempo dovrebbero andare a Marghera. Resta il nodo dei tempi. "Aspettiamo la call for ideas del governo, nel frattempo siamo contenti che ci siano gli accosti temporanei - continua Galietti - ma prendiamo atto dei tempi tecnici necessari a predisporli: le autorità ci hanno fatto sapere che occorreranno 6 mesi". (ANSA).



## Crociere, il nodo di Marghera Alcune navi ancora in Marittima

*Gli ambientalisti: scelta rischiosa da rigettare. Clia: accosti diffusi non prima di 6 mesi*

Alberto Zorzi

VENEZIA Gli ambientalisti, che pure hanno incassato il futuro delle crociere fuori dalla laguna, non si fidano e protestano perché le navi continueranno ad arrivare, chissà per quanto, a Marghera. Il governatore del Veneto Luca Zaia (così come il ministro Renato Brunetti, vedi articolo sotto) tira dritto invece sull'esito del Comitato del 2017: «Siamo disponibili a un incontro con il ministro Enrico Giovannini, ma noi rimaniamo sulla linea Canale Petroli, Marghera e Canale Vittorio Emanuele per la Marittima». Dopo che il governo Draghi ha avviato con un decreto legge (firmato ieri sera dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella) un concorso di idee per la soluzione definitiva fuori dalle bocche di porto, resta grande la confusione, soprattutto di fronte a una domanda: che cosa succederà fino a quando il terminal sarà realizzato?

La roadmap l'ha ribadita ieri l'Autorità di sistema portuale: «Le navi di maggior tonnellaggio nel breve periodo andranno a Tiv e Vecon, nel breve/medio a un terminal dedicato alla sponda nord del canale industriale nord». I primi sono i famosi approdi diffusi. «Li accogliamo con soddisfazione, così come la decisione di trovare soluzioni per spostare altrove le grandi navi - dice Francesco Galietti, direttore di Clia, l'associazione delle compagnie - Ma ci hanno fatto sapere che serviranno 6 mesi per predisporli». In realtà i tempi per Vecon sono più rapidi, mentre Tiv deve rifare la banchina. Ma se una nave arrivasse a giugno a lavori non ancora finiti? Tra gli operatori c'è chi è sicuro che dovrebbe andare alla Marittima passando per il canale della Giudecca - forse per tutto il 2021, visto che le regole Covid richiedono strutture adeguate - e chi invece teme che sia impossibile, perché scatenerebbe proteste enormi. Il Porto ricorda poi che comunque le navi più piccole (sotto le 40 mila tonnellate) continueranno ad arrivare in Marittima. Quanto alla sponda nord il commissario **Cinzia Zincone** è convinta che l'intervento vada portato avanti, pur con un costo di 40 milioni, visti i tempi dubbi sul nuovo terminal. Non aiuta poi il fatto che sia stata inserita anche la questione dei container, aprendo il dubbio sul fatto che debba esserci un terminal unico per le due funzioni.

«Le proposte dovranno rispettare stringenti criteri di sicurezza, di compatibilità ambientale e di salvaguardia dell'essenza di homeport di Venezia», ricorda **Zincone**.

E' per questo che tra No Navi c'è anche un po' di tensione. «Dopo nove anni di lotta il governo ci dà ragione, è un risultato storico - dice il comitato - La soluzione transitoria a Porto Marghera va invece rigettata». «E' una scelta rischiosa - aggiunge il consigliere comunale verde Gianfranco Bettin - perché mantiene a lungo le navi in laguna e colloca l'approdo tra impianti industriali». Ma il ministro della Cultura Dario Franceschini ribadisce la vittoria: «Chiunque in questi ultimi anni sia passato a Venezia è rimasto sconvolto dal vedere queste navi lunghe centinaia di metri passare in luoghi così fragili», ha commentato.



«Risposta realistica, ora tempi rapidi» «Ma restano in laguna»

Mo. Zi.

«Il governo Draghi finalmente offre risposte realistiche», dice l'europarlamentare Pd Alessandra Moretti. Scelta «di grande portata», conviene l'ex sottosegretario dem Andrea Martella, che va dritto al punto politico: poiché è stata presa da un governo di larghe intese, «nessuna forza politica che ha ruolo di responsabilità a livello comunale e regionale può dirsi estranea», avverte.

Ma bisogna fare presto, esorta Leu con Gabriele Scaramuzza, Gianluca Trabucco e Federico Fornaro: «L' Autorità Portuale avvii subito la fase di individuazione della soluzione più idonea, partendo anche da quelle già presentate e depositate».

L' unico approvato è il progetto Duferco e la sindaca di Cavallino-Treporti Roberta Nesto mette le mani avanti: «Dobbiamo far parte del tavolo di discussione: verremmo fortemente danneggiato e non abbiamo infrastrutture per sostenere la movimentazione a terra del terminal». Andreina Zitelli, invece, lo caldeggia e teme che il concorso di idee sia solo dilatorio: «Franceschini prende in giro questa città e sembra confondere la laguna con il bacino di San Marco, mentre si ignora un progetto che risponde a quelle esigenze». Tesi simili a vari fronti ambientalisti. «Si torna a 10 anni fa, si allontana nel tempo la soluzione definitiva, si mantengono le grandi navi dentro la laguna», riassume Luciano Mazzolin (Ambiente Venezia). «Non sono d' accordo sull' uso del canale dei Petroli e auspico un vero e proprio porto off-shore», aggiunge la senatrice 5s Orietta Vanin. «Quella che il governo spaccia come soluzione transitoria costerà allo Stato almeno 41 milioni», stigmatizzano da Alternativa C' è i deputati Alvisè Maniero e Arianna Spessotto, citando i costi presunti della sponda nord. I medesimi dubbi del consigliere di Tutta la Città Insieme Giovanni Andrea Martini, che parla comunque di «enorme passo avanti: è stato compreso il messaggio del fonte del No». I socialisti colgono invece «con entusiasmo» l' idea di portare anche i container in mare aperto: «Ne guadagnerà Venezia che vedrà rifiorire le Marghera», prevede il segretario Gigi Giordani.



## Il Gazzettino

Venezia

### «Crociere, Venezia resti primo porto»

*Il commissario Zincone: «Bene la decisione del governo ma lo scalo deve tornare a essere leader, anche commerciale» La decisione di portare le navi fuori dalla laguna rimette in gioco 3 progetti: Costa, De Piccoli e Boato. Ma c'è la gara*

LA QUESTIONE VENEZIA La decisione del governo di dare il via a un concorso internazionale di idee per un porto fuori dalla laguna ridà fiato a tre progetti. C'è l'ipotesi lanciata un decennio fa dall'allora presidente dell'autorità portuale Paolo Costa, che sognava un porto off-shore per la crocieristica e per il commerciale, al largo del Lido e di Pellestrina, la cui progettazione sarebbe stata affidata a una compagnia cinese. E ci sono i progetti di Cesare De Piccoli, il Venis Cruise, che è l'unico ad aver superato l'esame della commissione nazionale di Valutazione di impatto ambientale e quello del gruppo di architetti ambientalisti Boato, Giacomini, Vittadini, presentato dal Comune di Mira e recentemente regalato al presidente del consiglio Mario Draghi.

IL PORTO Nel frattempo si moltiplicano le prese di posizione sulla decisione del governo, a partire dal commissario straordinario di autorità portuale, **Cinzia Zincone**, che ricorda i numeri: prima della pandemia il comparto crocieristico veneziano occupava circa 4.200 persone, lo scalo passeggeri contava 1.700 occupati diretti e si stimava in impatto economico di 280 milioni all'anno di spesa del settore, cioè il 3,26% del Pil locale. «E tali valori - ha precisato **Zincone** - sono riconducibili quasi esclusivamente alla funzione homeport elemento imprescindibile per dare certezze al mercato crocieristico e assicurare la rilevanza economica e occupazionale del settore».

«Il Decreto Legge - prosegue il commissario - nella sua definizione pratica, dovrà rappresentare un atteso passo in avanti verso una soluzione condivisa, quanto alle soluzioni temporanee, daremo avvio a quanto è stato richiesto al nostro ente consapevoli che non possono pregiudicare l'attività commerciale e industriale a Porto Marghera ma debbano invece, quanto più possibile, puntare al recupero ambientale, produttivo e occupazione di aree attualmente in disuso». Intanto il Porto chiuderà il 15 aprile il bando per l'affidamento dei servizi tecnici di ingegneria ed architettura sulla progettazione di fattibilità tecnico economica ed attività specialistiche della realizzazione di un nuovo terminal crociere nell'area in canale industriale nord sponda nord di Porto Marghera per il quale sono stati stanziati oltre 936.000 euro.

IL COMUNE Sconcertato dalla decisione del Governo è invece l'assessore alle Attività produttive del Comune di Venezia Simone Venturini, che giudica «paradossale il rinvio di qualche decennio la soluzione alle grandi navi: ad oggi non è stato ancora piantato un chiodo a Marghera, l'effetto annuncio non risolve nulla e il problema viene consegnato all'incertezza. Sarei felice di dovermi ricredere, ma il settore e le famiglie impiegate non sono in grado di aspettare i tempi del provvisorio e del definitivo che si prospettano prima di arrivare davvero a una soluzione. Si fa solo conclusione - conclude l'assessore - quando vedo esultare i NO navi e contemporaneamente una parte dei parlamentari di centro destra c'è qualcosa che non mi torna».

IL PD «Un punto di non ritorno - lo definisce su Facebook Andrea Martella, già sottosegretario alla Presidenza del

RAFFAELLA VITTADELLO



Consiglio dei Ministri e membro della direzione nazionale del Pd - che completa un percorso già segnato con le decisioni assunte dal precedente Governo e sancite in sede di Comitato». Secondo Martella la linea è quella di «tenere assieme la tutela ambientale e le attività economiche e produttive della città attraverso una soluzione strutturale e definitiva fuori laguna, in uno scenario profondamente cambiato negli ultimi mesi, tra la nascita dell' Autorità per Venezia e la messa in funzione del Mose.



## Il Gazzettino

Venezia

---

Ora si va verso l'individuazione di progetti per realizzare e gestire i punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna. La soluzione degli approdi a Marghera è transitoria e va alzato subito lo sguardo ben oltre questa provvisorietà. Ciò significa, fin da subito, ripensare al Porto di Venezia e alle sue prospettive in questo quadro di incalzante cambiamento».

CINQUE STELLE «Proibire il passaggio di questi edifici galleggianti dal canale della Giudecca davanti a San Marco è una decisione importantissima che darà un impatto fortissimo alla tutela della città ma non lo risolverà» aggiunge l'onorevole pentastellata Orietta Vanin che auspica un coinvolgimento della cittadinanza sul tema. Vanin prende le distanze dalla decisione provvisoria di far entrare le navi da crociera nel Canale dei Petroli, «che continua a rappresentare una soluzione potenzialmente pericolosa, perché le grandi navi devono restare fuori dalla Laguna» e auspica un porto off-shore e che «non si pensi proprio di usare come avamposto la piarda di Santa Maria del Mare: le opere provvisorie del Mose vanno smantellate come ordinato dal Consiglio di Stato e richiesto dall'Europa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Nesto: «Grandi navi Coinvolti anche noi»

CAVALLINO-TREPORTI «Attendo il ministro Giovannini a Cavallino-Treporti, la questione delle grandi navi coinvolge anche noi». Parole della sindaca Roberta Nesto, che interviene nuovamente sulla questione grandi navi a Punta Sabbioni. «L' ipotesi di un concorso di idee spiega la prima cittadina mette tutti i progetti sullo stesso piano e annulla certe fughe in avanti». La prima cittadina di Cavallino-Treporti, che più volte ha evidenziato anche con lettere al ministero, ribadisce la volontà che il litorale sia messo al centro delle decisioni legate alle grandi navi e alle soluzioni presentate per la laguna di Venezia. «Le motivazioni sono molteplici e più volte sottolineate prosegue Roberta Nesto - Proprio per gli argomenti che si intendono trattare, quali in particolare l' assetto dell' equilibrio idrogeologico, e per l' impatto ambientale ed economico che graverebbe su Cavallino-Treporti, già compromesso dall' opera del Mose, ritengo opportuna il nostro coinvolgimento per un confronto costruttivo. Come sindaco di Cavallino-Treporti ho rappresentato più volte, a nome della mia comunità, sia al precedente Governo che all' attuale, la nostra posizione in merito all' eventuale scelta di realizzare il nuovo **porto** crocieristico alle bocche del Lido.

Ritengo pertanto che se il Ministro verrà a Venezia sia giusto che Cavallino-Treporti faccia parte del tavolo di discussione». Ribadita, dunque, la contrarietà al progetto Venis Cruise 2.0. «L' area di Punta Sabbioni conclude la sindaca - ha già subito fortissime penalizzazioni e gravi ripercussioni a seguito della realizzazione del Mose: siamo quindi disposti a far valere le nostre istanze nelle sedi opportune, qualora le nostre istanze rimanessero inascoltate». (g.bab.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## De Piccoli: «Il mio progetto dimenticato nonostante sia l' unico con la Via in regola»

IL PROGETTO VENEZIA Venis Cruise, è il progetto su cui Duferco e Cesare de Piccoli lavorano da una decina d' anni. Prevedono l' attracco delle navi su una banchina a 600 metri dalle paratoie del Mose, tra le bocche di **porto** di Lido e Treporti, con il vantaggio di non interferire con i sollevamenti in caso di alta marea. Fuori dalla laguna, come vuole il Governo, ma in acque tranquille, con la lunata a riparare dallo scirocco.

Nel 2016 il progetto ha superato anche il vaglio della commissione nazionale di valutazione di impatto ambientale, dunque in teoria sarebbe quello che nell' iter burocratico è allo stadio più avanzato rispetto agli altri.

Ma da anni giace in attesa della comparazione con altre alternative.

«Saremmo pronti a partire anche domani mattina con la progettazione definitiva - dice Cesare de Piccoli, già sottosegretario ai Lavori pubblici - ma faccio presente che il concorso di idee da due milioni di euro non arriva neanche a coprire quanto abbiamo speso finora. Eppure non ci è stata data ancora alcuna risposta a un progetto ormai pronto, che rispetta tutto quello che era previsto: abbiamo ridotto il numero delle navi da 5 a 4, secondo le indicazioni paesaggistiche della Soprintendenza, accorciando il pontile di 300 metri, e soprattutto abbiamo previsto l' elettrificazione delle banchine, che comporta una maggior spesa di circa 15 milioni. Eppure si prende tempo, ma di tempo non ce n' è. Qualcuno deve assumersi la responsabilità politica delle mancate risposte agli operatori del settore. Venezia è destinazione strategica, ma gli armatori potrebbero guardare altrove.

Prima della pandemia era il secondo **porto** in Italia, ma c' è il rischio, se non si interviene velocemente, che la crocieristica faccia la fine di **Porto** Marghera: da polo industriale di eccellenza alla chiusura del cracking».

R.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Manutenzioni, in gara Cimolai e Fincantieri

**MOSE** VENEZIA La tormentata vicenda della gara per la manutenzione delle paratoie del **Mose** nella bocca di porto di Treporti finisce con un ritorno al principio. Con una sorta di riavvolgimento del nastro. Il Consiglio di Stato ha depositato mercoledì la sentenza con cui si mette la parola fine alla vicenda, iniziata il 15 dicembre 2018, quando venne varato il primo bando di gara per un valore di 18 milioni e 251 mila euro.

Sia Fincantieri che Cimolai sono state riammesse alla gara e quindi il Consorzio Venezia Nuova ora dovrà confrontare il contenuto di entrambe le offerte e scegliere chi si aggiudicherà l'appalto pilota, che poi potrebbe avere molte chance di portare avanti per parecchio tempo a lucrosa manutenzione del **Mose**, una volta che questo sarà stato consegnato e sarà pienamente operativo. Resta in piedi la questione del quando il Consorzio Venezia Nuova, attualmente in liquidazione, darà seguito alla sentenza aggiudicando la gara.

Alla gara del 2018 parteciparono tre concorrenti: la croata Brodosplit, la pordenonese Cimolai e il raggruppamento temporaneo di imprese tra Fincantieri (mandataria) con Berengo, Sirai, Fagioli e Nautilus: un doppio bando da 18 milioni di euro per la manutenzione delle paratie della bocca di porto di Lido e Treporti, le prime delle 78 totali che vennero affondate nel 2013, gare fondamentali perché lo stesso bando prevede che l'esperienza che si otterrà dall'esame a secco di queste prime paratie sarà funzionale a determinare il tipo e l'estensione della manutenzione da realizzare su tutte le restanti paratie. Nel primo bando di gara Brodosplit e Cimolai vennero scartate perché non avevano i requisiti economici (almeno 12 milioni di euro di lavori analoghi) mentre Fincantieri venne scartata perché aveva presentato un cronoprogramma non dettagliato. Nel secondo bando di gara, una volta annullata la prima, Brodosplit venne esclusa nuovamente per la stessa ragione economica; Fincantieri venne bocciata perché il cronoprogramma, stavolta, era troppo dettagliato. Così la gara venne aggiudicata a Cimolai. Il Tar nel 2020 aveva giudicato illegittima l'esclusione di Fincantieri e aveva annullato l'ammissione di Cimolai. Quest'ultima, con gli avvocati Pierluigi Piselli e Alessandro Bonanni, ha proposto ricorso al Consiglio di Stato chiamando in causa Fincantieri (avv. Clarizia e Pagliarulo). Con la sentenza appena depositata, la partita si riapre alle medesime condizioni, con le stesse offerte da confrontare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

MICHELE FULLIN



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Concorso d' idee dai tempi lunghi Intanto il terminal andrà a Marghera

*Il governo decide, ma la procedura potrebbe durare anni Zaia perplesso: «Io preferisco la via del canale dei Petroli»*

ALBERTO VITUCCI

Tutto cambia. Ma tutto potrebbe restare com' è per almeno altri tre anni. Il governo Draghi ha deciso. Le grandi navi dovranno andare fuori dalla laguna. Lo ha fatto per la prima volta approvando un decreto legge che prevede un bando internazionale per progetti di fattibilità sui nuovi attracchi. Come chiedeva l' Unesco, come chiede l' opinione pubblica internazionale. E come le sempre più frequenti acque alte ormai impongono. Il porto non potrà vivere nei prossimi anni dentro la laguna. La direzione dunque è decisa. E i comitati cantano vittoria.

Ma intanto? Solo per approntare il bando ci vogliono 60 giorni. Poi bisognerà dare i tempi della partecipazione.

Esaminare i progetti, quelli vecchi già sul tavolo e quelli nuovi, compresi quelli per le grandi piattaforme off-shore anche per navi portacontainer. Scegliere quello ritenuto migliore. E sottoporlo agli iter di approvazione. Per cominciare i lavori del nuovo "terminal" dunque arriveremo nell' ipotesi più ottimistica a alla fine del 2022. Più tre anni di lavori, siamo già al 2025.

Cosa succederà della crocieristica in questo periodo?

Qui le opinioni divergono. E non fanno i conti ancora con la fine della pandemia, che adesso il traffico delle grandi navi non lo ha ridotto ma azzerato. Ma se le navi torneranno, non potranno che continuare a passare davanti a San Marco. «Solo quelle sotto le 40 mila tonnellate», chiedono ambientalisti e comitati.

Il governo, confermando la decisione già assunta nell' ultimo Comitato del 21 dicembre presieduto dall' ex premier Giuseppe Conte, ha indicato come soluzioni "provvisorie" le banchine di Marghera. Banchine Tiv e Vecon in tempi brevi.

Canale Industriale Nord sponda Nord in tempi medi almeno due anni. Per quest' ultima ipotesi l' Autorità portuale è già al lavoro. E ha avviato il bando per la progettazione del nuovo terminal da 41 milioni di euro. È l' ipotesi preferita dalla Regione, dalla Lega, dagli operatori portuali e dal Comune. «Io resto della linea canale dei Petroli-Marghera e Marittima per il canale Vittorio Emanuele», dice il presidente Luca Zaia, «è la cosa più semplice: così togliamo le navi da San Marco e manteniamo la Marittima».

Stessa linea quella del sindaco Luigi Brugnaro. Che ieri però ha preferito non commentare il decreto del governo, pur avendone parlato in giornata con il ministro Enrico Giovannini.

«Il decreto del governo», commenta **Cinzia Zincone**, Provveditore alle Opere pubbliche e commissario dell' Autorità portuale, «rappresenta un passo avanti importante verso una soluzione condivisa e definitiva della questione grandi navi. Abbiamo garantito la collaborazione nel dare avvio al concorso di idee per l' elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare i punti di approdo fuori dalla laguna. È chiaro ovviamente che le proposte dovranno necessariamente rispettare stringenti criteri di sicurezza, di compatibilità ambientale e di salvaguardia dell' essenza di homeport di Venezia nel settore crociere, elemento imprescindibile per dare certezze al mercato crocieristico e assicurare la rilevanza economica e occupazionale del settore per la città e il



territorio»«Quanto alle soluzioni temporanee, a breve e medio termine», continua, «daremo avvio a quanto è stato richiesto al nostro Ente, consapevoli chiaramente che tali soluzioni non possono pregiudicare l' attività commerciale e industriale a Porto Marghera, ma debbano invece, quanto più possibile, puntare al recupero (ambientale,



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

produttivo e occupazione) di aree attualmente in disuso».

Ed ecco la soluzione Canale Nord. «Non si torna indietro», dice **Zincone**, «a meno che non vogliamo chiudere il porto».

Almeno fino a luglio non sono annunciate navi da crociera in arrivo. Se l'attività riprenderà, come tutti si augurano, occorrerà essere pronti con le so-

luzioni alternative. E qui le opinioni sono ancora distanti. Sono passati nove anni dal decreto Clini Passera, che vietava il transito delle grandi navi nelle aree sensibili e delicate dopo il naufragio della Costa Concordia. Tanti i progetti messi in campo. Dallo scavo del canale Conto-

rta, bocciato, a quello delle Tresse, archiviato anch'esso. «Le navi devono andare fuori dalla laguna, lo ha detto il governo», ribadisce il Comitato No Grandi Navi. Che oggi avvia l'asta per pagare i 28 mila euro di multa che gli sono arrivati dalla Capitaneria per la manifestazione di cinque anni fa. «Avevamo ragione», sorride Tommaso Cacciari, «chi vuole partecipare e

darci una mano mandi una mail a [astanograndinavi@gmail.com](mailto:astanograndinavi@gmail.com)». --

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### «Senza la Marittima addio alle crociere»

ENRICO TANTUCCI

«Allontanare le navi crociera dalla Marittima significa perderle. I croceristi non vogliono andare a Marghera, in una zona degradata e rischiosa dal punto di vista ambientale, né sbarcare in un terminal fuori dalla laguna. Vogliono sbarcare e partire da Venezia. Altrimenti, semplicemente, non verranno più e a risentirne sarà tutto il traffico crocieristico dell' Adriatico».

Ha un' opinione netta sulla questione e che non ha cambiato con il tempo, Sandro Trevisanato, alla guida della Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) per ben 9 mandati, fino al 2019. E ora che la società che gestisce il terminal per le Grandi Navi - controllata da Apvs, dove siedono la finanziaria regionale Veneto sviluppo e Venezia Investimenti, la società delle compagnie di crociera - è nella tempesta per il rilievi dell' Anac, l' Autorità Nazionale Anticorruzione, che giudica illegittima l' assegnazione della concessione a Vtp senza gara, la difende a spada tratta.

Dottor Trevisanato, i rilievi dell' Anac rischiano di portare alla revoca immediata della concessione a Vtp.

«Sarebbe assurdo, anche perché l' Anac contesta ora una concessione rilasciata nel 2000 e ai sensi dell' articolo 21 comma nove della legge 241 del '90. Avrebbe dovuto farlo entro un termine ragione vole di tempo, di non più di diciotto mesi.

Del resto le cooperative portabagagli qualche anno fa avevano già presentato ricorso al Tar ritenendo illegittima la concessione e quel ricorso lo avevano perso».

Sta di fatto che i rilievi dell' Anac sbarrano la strada a quella proroga di lungo termine della concessione a Vtp, che scade nel 2025, chiesta ufficialmente anche dal governatore del Veneto Luca Zaia.

«Secondo me invece esistono tutti i presupposti per una proroga della concessione in un momento così difficile e incerto per le sorti della crocieristica. Ma, anche se si andasse a gara, Vtp ha tutte le carte in regola per vincerla, visto come ha gestito in questi vent' anni lo scalo e quanto ha fatto crescere il traffico crocieristico a Venezia, con un indotto che coinvolge circa 5 mila persone».

Ma che valore avrà in prospettiva una concessione sulla Marittima, se l' intenzione è di spostare una parte delle Grandi Navi a Marghera

e di realizzare un nuovo terminal in mare? «Questa è l' altra follia, che per motivi puramente ideologici si distrugga un gioiello come la Marittima dopo gli investimenti fatti in tutti questi anni. La soluzione più logica e auspicata anche dalle compagnie di crociera era lo scavo del canale Vittorio Emanuele per consentire comunque alla navi di arrivare in Marittima senza più passare per San Marco. C' è un problema di conferimento dei fanghi? Sarà certamente meno impegnativo di tutti quelli che comporterà invece attrezzare un nuovo scalo crocieristico a Marghera, sia provvisorio, sia definitivo». Veneto Sviluppo ha ceduto l' uno per cento delle sue quote in Apvs - scendendo dal 51 al 50 - alla società delle compagnie di crociera, passate al 49 per cento. Secondo lei perché? E perché si è rinunciato a cedere alle compagnie tutto il contro

llo della società, come pure era previsto? «Non sono più alla guida di Vtp e quindi non so risponderle. Posso solo dire



che è pienamente auspicabile che la parte pubblica, in questo caso con Veneto Sviluppo, mantenga una presenza significativa nella società che controlla lo scalo crocieristico di Venezia, per la sua rilevanza che richiede logiche di gestione che non possono essere affidate solo agli inter essi, pur legittimi, della parte privata». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova di Venezia e Mestre

## Venezia

le reazioni

### I comitati plaudono Ma bocciano Marghera

A.V.

Sì alle grandi navi fuori dalla laguna. No alle soluzioni "provvisorie" a Marghera. È la posizione dei comitati e di molti esponenti politici del fronte «No grandi navi in laguna». «A San Marco dovranno passare solo navi sotto le 40 mila tonnellate», dicono Alvise Maniero e Arianna Spessotto, parlamentari veneziani dei Cinque Stelle. Orietta Vanin ricorda che tra le alternative non ci potrà essere Marghera e nemmeno l'ex cantiere del Mose a Santa Maria del Mare, che dovrà essere smantellato riportando la spiaggia alle condizioni precedenti.

Andreina Zitelli se la prende con il ministro dei Beni culturali Franceschini. «Confonde San Marco con la laguna», dice, «non basta nascondere le navi alla vista mettendole a Marghera. Quel luogo non è adatto, il canale dei Petroli non potrebbe sopportare quel traffico».

«Che le navi debbano andare fuori dalla laguna lo diciamo da 9 anni», scrive il comitato Ambiente Venezia, «adesso per le nostre manifestazioni contro le crociere ci chiedono 28 mila euro. E si scopre che la concessione di Vtp sulle banchine della Marittima è illegittima. Occorre subito un progetto per mettere le grandi navi in mare. E non si devono buttare soldi nei progetti provvisori a Marghera», Luigi Giordani, a nome dei socialisti metropolitano, plaude alla decisione del governo. «Con le navi fuori dalla laguna si potrà salvare la crocieristica», dice. «Bene anche la decisione di portare i container fuori dalla laguna. Potremo così rilanciare il porto e l'area logistica a Marghera, sfruttando anche il Recovery plan».

-A.V.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la sindaca di cavallino treporti

## Nesto: «Noi siamo contrari Voglio incontrare i ministri»

«Se il Ministro Giovannini verrà a Venezia per incontrare il presidente Zaia e il sindaco Brugnaro sulla questione grandi navi emersa in Comitato, che faccia visita anche a Cavallino-Treporti.

È giusto che il nostro comune faccia parte del tavolo di discussione, visto che coinvolge anche il litorale l' eventualità di un nuovo porto crocieristico alle bocche del Lido». La sindaca di Cavallino-Treporti, Roberta Nesto, che ha più volte evidenziato la posizione contraria del litorale nord al progetto Duferco con missive ai ministeri, manifesta la volontà che il suo comune sia messo al centro delle decisioni legate alle grandi navi.

«Cavallino-Treporti è un territorio economicamente dipendente dall' attività turistica - aggiunge il sindaco - che verrebbe fortemente danneggiata se il delicato ecosistema marino e lagunare fosse fortemente compromesso. Inoltre, il litorale risulta morfologicamente inadeguato, mancando le necessarie infrastrutture, a sostenere la movimentazione in terraferma che il terminal comporterebbe, a fronte peraltro di nessun ritorno di posti di lavoro per i residenti».

--Francesco Macaluso.

FRANCESCO MACALUSO

The collage consists of several newspaper clippings from 'la Nuova Venezia'. The largest clipping has the headline 'Scalo Duferco a S. Nicolò Poi in laguna solo con motori elettrici' and a sub-headline 'Grandi navi fuori dalla laguna'. It includes a photo of a large ship docked at a pier. Another clipping features the headline 'I comitati piangono Ma i bocconi Marghera' and a photo of a port area. A third clipping shows a portrait of Roberta Nesto with the headline 'Nesto: «Noi siamo contrari Voglio incontrare i ministri»'. The clippings are arranged in a grid-like fashion, showing the layout of the newspaper page.

# La Nuova di Venezia e Mestre

## Venezia

la simulazione del nuovo porto

### Scalo Duferco a S.Nicolò Poi in laguna solo con motori elettrici

A.V.

Un terminal a Punta Sabbioni pronto in tre anni. L' unico approvato dalla commissione Via. Ridotto rispetto all' ipotesi originaria. Con i passeggeri trasportati dalla Marittima a bordo di motonavi elettriche. Duferco e Dp consulting rilanciano il loro Venis Cruise, progetto alternativo alle grandi navi in laguna. «Il governo finalmente ha deciso di metterle fuori dalla laguna», dice il promotore Cesare De Piccoli, «lo avevamo detto 21 anni fa. Noi siamo pronti».

Per far capire a tutti cosa potrebbe significare il nuovo **porto** passeggeri al Lido, le imprese di Venis Cruise hanno realizzato un video e alcuni rendering. «La crociera ha inizio», il titolo. Ma invece di salire a bordo dei giganti del mare, i passeggeri in Marittima salgono sulle piccole e silenziose motonavi da 1200 posti. Motore elettrico, che viene azionato a diesel solo superata Sant' Elena. Energia solare, che arriva dai pannelli sul tetto. Tre piani e vista panoramica. I battelli a una velocità massima di 6 chilometri l' ora attraversano lenti il canale della Giudecca, passano davanti a San Marco e San Giorgio, girano a Sant' Elena e poi davanti all' isola di Sant' Andrea. Per arrivare a San Nicolò dopo circa un' ora di navigazione. Una piccola crociera in laguna.

E invece di assiepare i ponti delle navi alti quaranta metri, i crocieristi si godono la vista a bordo dei silenziosi mezzi. Arriveranno dalla Marittima, ma anche dall' aeroporto Marco Polo.

E sbarcheranno i passeggeri sulle passerelle del nuovo terminal, davanti all' isola artificiale del Mose. Una piattaforma di 790 metri per 40 potrà accogliere fino a quattro grandi navi contemporaneamente. 130 milioni il costo, meno di tre anni il tempo di realizzazione.

Secondo De Piccoli è l' unica soluzione realizzabile in tempi brevi. Le obiezioni avanzate in questi anni dall' Autorità portuale, da Comune e Regione, hanno avuto secondo i promotori risposte precise. Sulla sicurezza, dalla Capitaneria, sull' impatto ambientale dalla commissione nazionale Via. Resta l' opposizione degli abitanti del litorale. Per questo i progettisti hanno ridotto il numero delle navi ospitate in banchina.

Venis cruise è un progetto che De Piccoli aveva lanciato nel 2001, nell' ambito delle alternative al Mose. Ormeggiando le navi fuori dalla laguna non ci sarebbe stato bisogno di fondali profondi. Un sistema per ridurre da subito anche le acque alte. «Ma non ci hanno mai ascoltato», dice.

-A.V.



## Il Manifesto

Venezia

Venezia

### «No Grandi Navi», vinta una battaglia se ne apre un' altra

È una scelta ragionevole, che sarebbe potuta arrivare anche prima se la potente lobby che punta a tenere a tutti i costi le navi in laguna non avesse fatto perdere un sacco di tempo inseguendo proposte sbagliate: prima il canale Contorta e poi il canale Vittorio Emanuele per portare tutte le navi alla Marittima, sia pure evitando san Marco, e infine, ipotesi ancora in agguato, quella di suddividere le navi tra stazze minori alla Marittima e maggiori a Marghera, tenendole però entrambe in laguna, progetto caro al sindaco Brugnaro e a Zaia. Proposte che hanno fatto perdere anni e correre gravi rischi alla città.

Ora siamo alla svolta? Forse, con alcuni dubbi. Il DPR stabilisce che l' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, entro sessanta giorni, proceda a un concorso (finanziato con 2, 2 milioni) per proposte e progetti per «punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna».

Le idee principali, a oggi, riguardano avamposti alla bocca di Lido - Punta Sabbioni o presso il cantiere del Mo se vicino a Pellestrina, o un porto off-shore (se ne è discusso finora soprattutto per le grandi portacontainer), in connessione col **sistema portuale alto Adriatico**. Nel frattempo, secondo quanto disposto il 21 dicembre 2020 dal Comitato (il consesso tra ministeri e enti locali previsto dalla Legge speciale per Venezia) le grandi navi, entrando da Malamocco (invece che dal Lido) e seguendo il «canale dei petroli», dovranno attraccare alle banchine nord di Marghera (da adeguare con opere finanziate con 41 milioni di euro).

Dov' è il rischio? Nel fatto che ciò avrebbe senso solo per tempi brevissimi e invece si prospetta una fase di anni, rischiosa perché: 1) mantiene in laguna le grandi navi con il loro pesante impatto (su moto ondoso, morfologia, idrodinamica, con scavo di canali, emissioni ecc.); 2) le fa approdare tra impianti complessi e pericolosi, in commistione con il traffico commerciale e industriale (proprio l' altro giorno c' è stato un incidente tra una portarinfuse e un cargo); 3) entra in concorrenza con il porto attuale, poiché le navi passeggeri hanno la precedenza e ciò penalizzerà quelle commerciali e industriali, già colpite dal Mose che, se attivo, ne impedisce il passaggio); 4) se diventasse definitiva o durasse a lungo, questa dislocazione fisserebbe un nuovo potente motore della monocultura turistica, che da tempo stravolge il tessuto economico e sociale della città, proprio nel luogo che finora le È ciò a cui punta da sempre il fronte pro grandi navi (e della speculazione turistica e immobiliare), che oggi ammicca, nascondendo la possibile sconfitta strategica ma certo confida nei tempi lunghi, in eventuali altre stagioni politiche, puntando a far diventare definitivo il provvisorio (e il danno alla città e all' ecosistema).

La mobilitazione, l' attenzione pubblica, devono dunque proseguire ancora a lungo.



# DL grandi navi, L' AdSP MAS: "Provvedimento in continuità con Comitato. Da noi collaborazione per dare avvio a concorso di idee per soluzione definitiva

(FERPRESS) - Venezia, 1 APR - In seguito al Decreto legge "Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia" approvato mercoledì 31 marzo, dal Consiglio dei Ministri l' AdSP MAS ricorda che: - Quanto stabilito dal Decreto Legge rimane, nel complesso, in continuità con quanto emerso nel corso del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitato) del 21 dicembre 2020 che prevedeva una duplice soluzione per dare seguito al decremento del transito delle navi da crociera attraverso il canale della Giudecca ovvero: a) far attraccare le navi passeggeri di maggiore tonnellaggio, nel breve e medio termine, in via temporanea e transitoria a Porto Marghera individuando quale approdi, nel breve periodo 2 terminal commerciali (VECON e TIV) e, nel breve/medio periodo presso un terminal dedicato localizzato nel canale Nord - Sponda Nord; b) l' individuazione di una soluzione definitiva fuori dalle bocche di porto della Laguna di Venezia da ricercarsi tramite una call pubblica per la valutazione tecnica delle proposte. - Dal Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitato) del 21 dicembre 2020 è stato confermato che le navi di minore stazza continuano a ricorrere, per raggiungere il terminal della Marittima, al canale di grande navigazione Lido-Bacino di San Marco-Giudecca. - In linea con quanto stabilito dal cd. Comitato e quanto emerso dal Decreto Legge approvato dal Consiglio dei Ministri nella giornata di ieri, l' AdSP aveva indetto il 27 febbraio 2021 il bando per l' affidamento dei servizi tecnici di ingegneria ed architettura inerenti la progettazione di fattibilità tecnico economica ed attività specialistiche afferenti la realizzazione di un nuovo terminal crociere presso l' area sita in canale industriale nord - sponda nord di Porto Marghera in scadenza il prossimo 15 aprile e per il quale sono stati stanziati oltre 936.000 euro dal MIMS. - Prima della crisi connessa alla Pandemia che ha di fatto bloccato il settore globalmente, il comparto crocieristico veneziano occupava nel suo complesso circa 4.200 persone, mentre il solo scalo passeggeri poteva contare su oltre 1.700 occupati diretti. Inoltre l' attività crocieristica comportava riflessi economici indubbiamente positivi per la città; in base allo studio di Ca' Foscari "L' impatto economico della crocieristica a Venezia" infatti, sono 280 i milioni di euro all' anno di spesa del settore che contribuiscono con il 3,26% al PIL locale. Tali valori sono riconducibili quasi esclusivamente alla funzione "homeport" del Porto di Venezia.

**Cinzia Zincone**, Commissario Straordinario dell' AdSP MAS commenta così: "Il Decreto Legge, nella sua definizione pratica, dovrà rappresentare un atteso passo in avanti verso una soluzione condivisa, anche con la Capitaneria di Porto di Venezia, la Regione del Veneto e la Città Metropolitana di Venezia, e definitiva della questione del transito delle navi da crociera a Venezia. Al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ho garantito la nostra collaborazione nel dare avvio al concorso di idee per l' elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare i punti di approdo fuori dalla laguna. È chiaro ovviamente che le proposte dovranno necessariamente rispettare stringenti criteri di sicurezza, di compatibilità ambientale e di salvaguardia dell' essenza di homeport di Venezia nel settore crociere, elemento quest' ultimo imprescindibile per dare certezze al mercato crocieristico e assicurare la rilevanza economica e occupazionale del settore per la città e il territorio. Quanto alle soluzioni temporanee, a breve e medio termine, daremo avvio a quanto è stato richiesto al nostro Ente consapevole che tali soluzioni non possono



pregiudicare l'attività commerciale e industriale a Porto Marghera ma debbano invece, quanto più possibile, puntare al recupero - ambientale, produttivo e occupazione - di aree attualmente in disuso".



## Via la grandi navi da Venezia: approvato il decreto per realizzare punti di attracco fuori dalla laguna

Germana Carillo

È da oltre un decennio ormai che cittadini e associazioni chiedono che Venezia sia liberata dal 'monoturismo' e dalle navi da crociera che più volte si sono rese protagoniste di pericolosi incidenti. Ora pare sia finalmente giunto il momento: nel decreto varato ieri sera si dà il via libera alla legge che stabilisce che l' approdo definitivo delle Grandi Navi a Venezia dovrà essere progettato e realizzato fuori dalla laguna. Il decreto legge prevede anche un concorso di idee per realizzare punti di attracco per le navi fuori dalle acque protette della laguna di Venezia. Entro 60 giorni dall' entrata in vigore del provvedimento, l' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** dovrà lanciare un concorso di idee per l' elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare e gestire punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna. " Una decisione giusta e attesa da anni: il Cdm approva un decreto legge che stabilisce che l' approdo definitivo delle Grandi Navi a Venezia dovrà essere fuori dalla laguna, come chiesto dall' Unesco ", ha commentato il ministro Dario Franceschini. Una decisione giusta e attesa da anni: il Consiglio dei ministri approva un decreto legge che stabilisce che l' approdo definitivo delle Grandi Navi a #Venezia dovrà essere progettato e realizzato fuori dalla laguna, come chiesto dall' @UNESCO . pic.twitter.com/Gdv5PYZLKW - Dario Franceschini (@dariofrance) March 31, 2021 L' obiettivo è di " contemperare lo svolgimento dell' attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell' unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del territorio ". I punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna dovrebbero essere utilizzati " dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate ", ma anche, si legge, " dalle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici ". Mentre si penserà alla progettazione del nuovo porto esterno alla laguna (ci scommettiamo che i tempi non saranno brevi) resta l' indicazione già assunta dal Comitato del 21 dicembre 2020: quando il traffico turistico potrà riprendere - dovranno essere dirottate sulle banchine industriali di Porto Marghera. Le navi potranno percorrere il Canale dei Petroli, entrando dalla bocca di porto di Malamocco, proseguire per il canale Nord di Marghera e qui attraccare. Fonti: Presidenza del Consiglio dei ministri Leggi anche:



### Decreto Legge traffico crocieristico e merci Laguna di Venezia

Redazione

L' AdSP MAS: 'Provvedimento nel complesso in continuità con Comitato. Da noi massima collaborazione per dare avvio a concorso di idee per soluzione definitiva ma le proposte dovranno rispettare criteri di sicurezza, compatibilità ambientale e salvaguardia dell' essenza di homeport di Venezia nel settore crociere' Venezia -In seguito al Decreto legge 'Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia' approvato ieri dal Consiglio dei Ministri l' AdSP MAS ricorda che: Quanto stabilito dal Decreto Legge rimane, nel complesso, in continuità con quanto emerso nel corso del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitato) del 21 dicembre 2020 che prevedeva una duplice soluzione per dare seguito al decremento del transito delle navi da crociera attraverso il canale della Giudecca ovvero: a) far attraccare le navi passeggeri di maggiore tonnellaggio, nel breve e medio termine, in via temporanea e transitoria a Porto Marghera individuando quale approdi, nel breve periodo 2 terminal commerciali (VECON e TIV) e, nel breve/medio periodo presso un terminal dedicato localizzato nel canale Nord - Sponda Nord; b) l' individuazione di una soluzione definitiva fuori dalle bocche di porto della Laguna da ricercarsi tramite una call pubblica per la valutazione tecnica delle proposte. Dal Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitato) del 21 dicembre 2020 è stato confermato che le navi di minore stazza continuano a ricorrere, per raggiungere il terminal della Marittima, al canale di grande navigazione Lido-Bacino di San Marco-Giudecca. In linea con quanto stabilito dal cd. Comitato e quanto emerso dal Decreto Legge approvato dal Consiglio dei Ministri nella giornata di ieri, l' AdSP aveva indetto il 27 febbraio 2021 il bando per l' affidamento dei servizi tecnici di ingegneria ed architettura inerenti la progettazione di fattibilità tecnico economica ed attività specialistiche afferenti alla realizzazione di un nuovo terminal crociere presso l' area sita in canale industriale nord - sponda nord di Porto Marghera in scadenza il prossimo 15 aprile e per il quale sono stati stanziati oltre 936.000 euro dal MIMS. Prima della crisi connessa alla Pandemia che ha di fatto bloccato il settore globalmente, il comparto crocieristico veneziano occupava nel suo complesso circa 4.200 persone, mentre il solo scalo passeggeri poteva contare su oltre 1.700 occupati diretti. Inoltre l' attività crocieristica comportava riflessi economici indubbiamente positivi per la città; in base allo studio di Ca' Foscari 'L' impatto economico della crocieristica a Venezia' infatti, sono 280 i milioni di euro all' anno di spesa del settore che contribuiscono con il 3,26% al PIL locale. Tali valori sono riconducibili quasi esclusivamente alla funzione 'homeport' del Porto di Venezia. **Cinzia Zincone**, Commissario Straordinario dell' AdSP MAS commenta così: 'Il Decreto Legge, nella sua definizione pratica, dovrà rappresentare un atteso passo in avanti verso una soluzione condivisa, anche con la Capitaneria di Porto di Venezia, la Regione del Veneto e la Città Metropolitana di Venezia, e definitiva della questione del transito delle navi da crociera a Venezia. Al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ho garantito la nostra collaborazione nel dare avvio al concorso di idee per l' elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare i punti di approdo fuori dalla laguna. È chiaro ovviamente che le proposte dovranno necessariamente rispettare stringenti criteri di sicurezza, di compatibilità ambientale e di salvaguardia dell' essenza di



homeport di Venezia nel settore crociere, elemento quest' ultimo imprescindibile per dare certezze al mercato crocieristico e assicurare la rilevanza economica e occupazionale del settore per la città e il territorio. Quanto alle soluzioni temporanee, a breve e medio termine, daremo avvio a quanto è stato richiesto al nostro Ente consapevoli

---



## Il Nautilus

Venezia

---

chiaramente che tali soluzioni non possono pregiudicare l'attività commerciale e industriale a Porto Marghera ma debbano invece, quanto più possibile, puntare al recupero - ambientale, produttivo e occupazione - di aree attualmente in disuso'. Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=82472>.

# Informare

## Venezia

### Entro due mesi un bando per un concorso di idee per l' attracco a Venezia di navi da crociera e mercantili

Giovannini: incontrerò il presidente della Regione Veneto e il sindaco di Venezia Il decreto del presidente del Consiglio dei ministri approvato ieri introduce disposizioni urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico nella laguna di Venezia, prevedendo che, entro 60 giorni dalla sua entrata in vigore, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** lanci un bando per un concorso di idee al fine di individuare le soluzioni più idonee per contemperare le esigenze di tutela del patrimonio artistico, culturale e ambientale di Venezia e della sua laguna con quelle legate allo svolgimento dell' attività crocieristica e alle esigenze del traffico delle merci. L' obiettivo è di raccogliere proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di punti di attracco utilizzabili dalle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40mila tonnellate e dalle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici. Specificando che le norme contenute nel Dpcm «sono solo un primo passo verso una soluzione definitiva e strutturale del problema del transito delle grandi navi», il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha reso noto che la prossima settimana proporrà un incontro con il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, e il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, «per valutare insieme le questioni emerse nell' ultima riunione del cosiddetto "Comitato", che riguardano il riequilibrio idrogeologico dei territori lagunari, il recupero dei beni pubblici e la manutenzione dei sistemi di sicurezza».



# Informazioni Marittime

Venezia

## Grandi navi fuori dalla Laguna, entro due mesi il concorso di idee

*Lo ha annunciato il ministro Giovannini in occasione dell' approvazione del decreto-legge ad hoc da parte del governo*

È previsto nel giro di due mesi il lancio del concorso di idee per attracchi fuori la Laguna di Venezia. "Il rispetto del patrimonio artistico e culturale rappresentato da Venezia e dalla sua laguna impone massima attenzione e le norme contenute nel decreto approvato oggi dal Consiglio dei Ministri sono solo un primo passo verso una soluzione definitiva e strutturale del problema del transito delle grandi navi". Lo sottolinea il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini in occasione dell' approvazione del decreto-legge da parte del governo, che prevede entro 60 giorni dalla sua entrata in vigore che l' **Autorità portuale** del Mare Adriatico Settentrionale lanci un bando per un concorso di idee al fine di individuare le soluzioni più idonee per contemperare le esigenze di tutela del patrimonio artistico, culturale e ambientale di Venezia e della sua laguna con quelle legate allo svolgimento dell' attività crocieristica e alle esigenze del traffico delle merci. "La prossima settimana - ha aggiunto il ministro - proporrò un incontro con il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia , e il sindaco Luigi Brugnaro per valutare insieme le questioni emerse nell' ultima riunione del cosiddetto 'Comitatone', che riguardano il riequilibrio idrogeologico dei territori lagunari, il recupero dei beni pubblici e la manutenzione dei sistemi di sicurezza". Il concorso raccoglierà proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di punti di attracco al di fuori della laguna di Venezia, utilizzabili dalle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici.



**Concorso per idee su attracco grandi navi**

*Proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica*

Redazione

ROMA Come annunciato la scorsa settimana dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, e confermato dall'approvazione del decreto-legge da parte del Governo, prenderà il via un bando di concorso per raccogliere idee per attracchi fuori la laguna delle grandi navi a Venezia. Il rispetto del patrimonio artistico e culturale rappresentato da Venezia e dalla sua laguna impone massima attenzione e le norme contenute nel decreto approvato dal Consiglio dei ministri sono solo un primo passo verso una soluzione definitiva e strutturale del problema del transito delle grandi navi sottolinea il Ministro Enrico Giovannini. Il decreto prevede che entro 60 giorni dalla sua entrata in vigore l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale lanci il bando che porti idee sulle soluzioni più idonee per contemperare le esigenze di tutela del patrimonio artistico, culturale e ambientale di Venezia e della sua laguna con quelle legate allo svolgimento dell'attività crocieristica e alle esigenze del traffico delle merci. La prossima settimana -aggiunge Giovannini- proporrò un incontro con il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, e il sindaco Luigi Brugnaro per valutare insieme le questioni emerse nell'ultima riunione del cosiddetto Comitato, che riguardano il riequilibrio idrogeologico dei territori lagunari, il recupero dei beni pubblici e la manutenzione dei sistemi di sicurezza. Il concorso raccoglierà proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di punti di attracco al di fuori della laguna di Venezia, utilizzabili dalle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici.



## Passo in avanti per Venezia

*Decreto legge traffico crocieristico e merci Laguna di Venezia*

Redazione

VENEZIA Un passo in avanti verso una soluzione condivisa, è stato definito da Cinzia Zincone, Commissario straordinario dell'AdSp MAS, il decreto legge traffico crocieristico e merci Laguna di Venezia. In seguito al decreto legge Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia approvato ieri dal Consiglio dei Ministri l'AdSP MAS ricorda che: Quanto stabilito dal Decreto Legge rimane, nel complesso, in continuità con quanto emerso nel corso del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitatore) del 21 dicembre 2020 che prevedeva una duplice soluzione per dare seguito al decremento del transito delle navi da crociera attraverso il canale della Giudecca ovvero: a) far attraccare le navi passeggeri di maggiore tonnellaggio, nel breve e medio termine, in via temporanea e transitoria a Porto Marghera individuando quale approdi, nel breve periodo 2 terminal commerciali (VECON e TIV) e, nel breve/medio periodo presso un terminal dedicato localizzato nel canale Nord Sponda Nord; b) l'individuazione di una soluzione definitiva fuori dalle bocche di porto della Laguna di Venezia da ricercarsi tramite una call pubblica per la valutazione tecnica delle proposte. Dal Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitatore) del 21 dicembre 2020 è stato confermato che le navi di minore stazza continuano a ricorrere, per raggiungere il terminal della Marittima, al canale di grande navigazione Lido-Bacino di San Marco-Giudecca. In linea con quanto stabilito dal cd. Comitatore e quanto emerso dal Decreto Legge approvato dal Consiglio dei Ministri nella giornata di ieri, l'AdSP aveva indetto il 27 febbraio 2021 il bando per l'affidamento dei servizi tecnici di ingegneria ed architettura inerenti la progettazione di fattibilità tecnico economica ed attività specialistiche afferenti la realizzazione di un nuovo terminal crociere presso l'area sita in canale industriale nord sponda nord di Porto Marghera in scadenza il prossimo 15 aprile e per il quale sono stati stanziati oltre 936.000 euro dal MIMS. Prima della crisi connessa alla Pandemia che ha di fatto bloccato il settore globalmente, il comparto crocieristico veneziano occupava nel suo complesso circa 4.200 persone, mentre il solo scalo passeggeri poteva contare su oltre 1.700 occupati diretti. Inoltre l'attività crocieristica comportava riflessi economici indubbiamente positivi per la città; in base allo studio di Ca' Foscari L'impatto economico della crocieristica a Venezia infatti, sono 280 i milioni di euro all'anno di spesa del settore che contribuiscono con il 3,26% al PIL locale. Tali valori sono riconducibili quasi esclusivamente alla funzione homeport del Porto di Venezia. Cinzia Zincone, Commissario straordinario dell'AdSp MAS commenta così: Il Decreto Legge, nella sua definizione pratica, dovrà rappresentare un atteso passo in avanti verso una soluzione condivisa, anche con la Capitaneria di Porto di Venezia, la Regione del Veneto e la Città Metropolitana di Venezia, e definitiva della questione del transito delle navi da crociera a Venezia. Al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ho garantito la nostra collaborazione nel dare avvio al concorso di idee per l'elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare i punti di approdo fuori dalla laguna. È chiaro ovviamente che le proposte dovranno necessariamente rispettare stringenti criteri di sicurezza, di compatibilità ambientale e di salvaguardia dell'essenza di homeport di Venezia nel settore crociere, elemento quest'ultimo



imprescindibile per dare certezze al mercato crocieristico e assicurare la rilevanza economica e occupazionale del settore per la città e il territorio. Quanto alle soluzioni temporanee, a breve e medio termine, daremo avvio a quanto è stato richiesto al nostro Ente consapevoli chiaramente che tali soluzioni non possono pregiudicare l'attività commerciale e industriale a Porto Marghera ma debbano invece, quanto più possibile, puntare



# Messaggero Marittimo

Venezia

---

al recupero ambientale, produttivo e occupazione di aree attualmente in disuso.

## DL grandi navi sulla laguna di Venezia: passo in avanti verso una soluzione condivisa

Venezia 01 aprile 2021- In seguito al Decreto legge "Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia" approvato ieri dal Consiglio dei Ministri l' AdSP MAS ricorda che: Quanto stabilito dal Decreto Legge rimane, nel complesso, in continuità con quanto emerso nel corso del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitatore) del 21 dicembre 2020 che prevedeva una duplice soluzione per dare seguito al decremento del transito delle navi da crociera attraverso il canale della Giudecca ovvero: a) far attraccare le navi passeggeri di maggiore tonnellaggio, nel breve e medio termine, in via temporanea e transitoria a Porto Marghera individuando quale approdi, nel breve periodo 2 terminal commerciali (VECON e TIV) e, nel breve/medio periodo presso un terminal dedicato localizzato nel canale Nord - Sponda Nord; b) l' individuazione di una soluzione definitiva fuori dalle bocche di porto della Laguna di Venezia da ricercarsi tramite una call pubblica per la valutazione tecnica delle proposte. Dal Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitatore) del 21 dicembre 2020 è stato confermato che le navi di minore stazza continuano a ricorrere, per raggiungere il terminal della Marittima, al canale di grande navigazione Lido-Bacino di San Marco-Giudecca. In linea con quanto stabilito dal cd. Comitatore e quanto emerso dal Decreto Legge approvato dal Consiglio dei Ministri nella giornata di ieri, l' AdSP aveva indetto il 27 febbraio 2021 il bando per l' affidamento dei servizi tecnici di ingegneria ed architettura inerenti la progettazione di fattibilità tecnico economica ed attività specialistiche afferenti la realizzazione di un nuovo terminal crociere presso l' area sita in canale industriale nord - sponda nord di Porto Marghera in scadenza il prossimo 15 aprile e per il quale sono stati stanziati oltre 936.000 euro dal MIMS. Prima della crisi connessa alla Pandemia che ha di fatto bloccato il settore globalmente, il comparto crocieristico veneziano occupava nel suo complesso circa 4.200 persone, mentre il solo scalo passeggeri poteva contare su oltre 1.700 occupati diretti. Inoltre l' attività crocieristica comportava riflessi economici indubbiamente positivi per la città; in base allo studio di Ca' Foscari "L' impatto economico della crocieristica a Venezia" infatti, sono 280 i milioni di euro all' anno di spesa del settore che contribuiscono con il 3,26% al PIL locale. Tali valori sono riconducibili quasi esclusivamente alla funzione "homeport" del Porto di Venezia. **Cinzia Zincone**, Commissario Straordinario dell' AdSP MAS commenta così: "Il Decreto Legge, nella sua definizione pratica, dovrà rappresentare un atteso passo in avanti verso una soluzione condivisa, anche con la Capitaneria di Porto di Venezia, la Regione del Veneto e la Città Metropolitana di Venezia, e definitiva della questione del transito delle navi da crociera a Venezia. Al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ho garantito la nostra collaborazione nel dare avvio al concorso di idee per l' elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare i punti di approdo fuori dalla laguna. È chiaro ovviamente che le proposte dovranno necessariamente rispettare stringenti criteri di sicurezza, di compatibilità ambientale e di salvaguardia dell' essenza di homeport di Venezia nel settore crociere, elemento quest' ultimo imprescindibile per dare certezze al mercato crocieristico e assicurare la rilevanza economica e occupazionale del settore per la città e il territorio. Quanto alle soluzioni temporanee, a breve e medio termine, daremo avvio a quanto è stato richiesto al nostro Ente consapevoli chiaramente che tali soluzioni non possono pregiudicare l' attività commerciale e industriale a Porto Marghera ma debbano invece, quanto più possibile, puntare al recupero - ambientale, produttivo e occupazionale - di aree attualmente inattive".

The screenshot shows the Sea Reporter website with the article title "DL grandi navi sulla laguna di Venezia: passo in avanti verso una soluzione condivisa". The article text is partially visible, starting with "Venezia 01 aprile 2021: In seguito al Decreto legge 'Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia' approvato ieri dal Consiglio dei Ministri l' AdSP MAS ricorda che: Quanto stabilito dal Decreto Legge rimane, nel complesso, in continuità con quanto emerso nel corso del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitatore) del 21 dicembre 2020 che prevedeva una duplice soluzione per dare seguito al decremento del transito delle navi da crociera attraverso il canale della Giudecca ovvero: a) far attraccare le navi passeggeri di maggiore tonnellaggio, nel breve e medio termine, in via temporanea e transitoria a Porto Marghera individuando quale approdi, nel breve periodo 2 terminal commerciali (VECON e TIV) e, nel breve/medio periodo presso un terminal dedicato localizzato nel canale Nord - Sponda Nord; b) l' individuazione di una soluzione definitiva fuori dalle bocche di porto della Laguna di Venezia da ricercarsi tramite una call pubblica per la valutazione tecnica delle proposte. Dal Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitatore) del 21 dicembre 2020 è stato confermato che le navi di minore stazza continuano a ricorrere, per raggiungere il terminal della Marittima, al canale di grande navigazione Lido-Bacino di San Marco-Giudecca. In linea con quanto stabilito dal cd. Comitatore e quanto emerso dal Decreto Legge approvato dal Consiglio dei Ministri nella giornata di ieri, l' AdSP aveva indetto il 27 febbraio 2021 il bando per l' affidamento dei servizi tecnici di ingegneria ed architettura inerenti la progettazione di fattibilità tecnico economica ed attività specialistiche afferenti la realizzazione di un nuovo terminal crociere presso l' area sita in canale industriale nord - sponda nord di Porto Marghera in scadenza il prossimo 15 aprile e per il quale sono stati stanziati oltre 936.000 euro dal MIMS. Prima della crisi connessa alla Pandemia che ha di fatto bloccato il settore globalmente, il comparto crocieristico veneziano occupava nel suo complesso circa 4.200 persone, mentre il solo scalo passeggeri poteva contare su oltre 1.700 occupati diretti. Inoltre l' attività crocieristica comportava riflessi economici indubbiamente positivi per la città; in base allo studio di Ca' Foscari "L' impatto economico della crocieristica a Venezia" infatti, sono 280 i milioni di euro all' anno di spesa del settore che contribuiscono con il 3,26% al PIL locale. Tali valori sono riconducibili quasi esclusivamente alla funzione "homeport" del Porto di Venezia. Cinzia Zincone, Commissario Straordinario dell' AdSP MAS commenta così: "Il Decreto Legge, nella sua definizione pratica, dovrà rappresentare un atteso passo in avanti verso una soluzione condivisa, anche con la Capitaneria di Porto di Venezia, la Regione del Veneto e la Città Metropolitana di Venezia, e definitiva della questione del transito delle navi da crociera a Venezia. Al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ho garantito la nostra collaborazione nel dare avvio al concorso di idee per l' elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare i punti di approdo fuori dalla laguna. È chiaro ovviamente che le proposte dovranno necessariamente rispettare stringenti criteri di sicurezza, di compatibilità ambientale e di salvaguardia dell' essenza di homeport di Venezia nel settore crociere, elemento quest' ultimo imprescindibile per dare certezze al mercato crocieristico e assicurare la rilevanza economica e occupazionale del settore per la città e il territorio. Quanto alle soluzioni temporanee, a breve e medio termine, daremo avvio a quanto è stato richiesto al nostro Ente consapevoli chiaramente che tali soluzioni non possono pregiudicare l' attività commerciale e industriale a Porto Marghera ma debbano invece, quanto più possibile, puntare al recupero - ambientale, produttivo e occupazionale - di aree attualmente inattive".

seareporter.it

Sea Reporter

attualmente in disuso".



## Stop grandi navi, Zincone: Decreto passo in avanti verso una soluzione definitiva per Venezia

Venezia Il Decreto Legge, nella sua definizione pratica, dovrà rappresentare un atteso passo in avanti verso una soluzione condivisa, anche con la Capitaneria di Porto di Venezia, la Regione del Veneto e la Città Metropolitana di Venezia, e definitiva della questione del transito delle navi da crociera a Venezia. E' quanto Cinzia Zincone, commissario straordinario dell'AdSP MAS, ha dichiarato in seguito al Decreto legge Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia approvato ieri dal Consiglio dei Ministri. Al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ho garantito la nostra collaborazione nel dare avvio al concorso di idee per l'elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare i punti di approdo fuori dalla laguna ha aggiunto Zincone -. È chiaro ovviamente che le proposte dovranno necessariamente rispettare stringenti criteri di sicurezza, di compatibilità ambientale e di salvaguardia dell'essenza di homeport di Venezia nel settore crociere, elemento quest'ultimo imprescindibile per dare certezze al mercato crocieristico e assicurare la rilevanza economica e occupazionale del settore per la città e il territorio. Quanto alle soluzioni temporanee, a breve e medio termine, daremo avvio a quanto è stato richiesto al nostro Ente consapevoli chiaramente che tali soluzioni non possono pregiudicare l'attività commerciale e industriale a Porto Marghera ma debbano invece, quanto più possibile, puntare al recupero ambientale, produttivo e occupazione di aree attualmente in disuso. In seguito l'AdSP MAS ricorda che: · Quanto stabilito dal Decreto Legge rimane, nel complesso, in continuità con quanto emerso nel corso del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitatore) del 21 dicembre 2020 che prevedeva una duplice soluzione per dare seguito al decremento del transito delle navi da crociera attraverso il canale della Giudecca ovvero: a) far attraccare le navi passeggeri di maggiore tonnellaggio, nel breve e medio termine, in via temporanea e transitoria a Porto Marghera individuando quale approdi, nel breve periodo 2 terminal commerciali (VECON e TIV) e, nel breve/medio periodo presso un terminal dedicato localizzato nel canale Nord Sponda Nord; b) l'individuazione di una soluzione definitiva fuori dalle bocche di porto della Laguna di Venezia da ricercarsi tramite una call pubblica per la valutazione tecnica delle proposte. · Dal Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitatore) del 21 dicembre 2020 è stato confermato che le navi di minore stazza continuano a ricorrere, per raggiungere il terminal della Marittima, al canale di grande navigazione Lido-Bacino di San Marco-Giudecca. · In linea con quanto stabilito dal Comitatore e quanto emerso dal Decreto Legge approvato dal Consiglio dei Ministri nella giornata di ieri, l'AdSP aveva indetto il 27 febbraio 2021 il bando per l'affidamento dei servizi tecnici di ingegneria ed architettura inerenti la progettazione di fattibilità tecnico economica ed attività specialistiche afferenti la realizzazione di un nuovo terminal crociere presso l'area sita in canale industriale nord sponda nord di Porto Marghera in scadenza il prossimo 15 aprile e per il quale sono stati stanziati oltre 936.000 euro dal MIMS. · Prima della crisi connessa alla Pandemia che ha di fatto bloccato il settore globalmente, il comparto crocieristico veneziano occupava nel suo complesso circa 4.200 persone, mentre il solo scalo passeggeri poteva contare su oltre 1.700 occupati diretti. Inoltre, l'attività crocieristica comportava riflessi economici indubbiamente positivi per la città; in base allo studio di Ca' Foscari L'impatto economico della crocieristica a Venezia infatti, sono 280 i milioni di euro all'anno di spesa del settore che contribuiscono con il 3,26% al PIL locale. Tali valori sono riconducibili quasi esclusivamente alla funzione homeport del Porto di Venezia.





## Via le navi da crociera da Venezia, decreto del Consiglio dei ministri

Roma C'è il timbro del Governo Draghi adesso a decretare la decisione di espellere le navi da crociera dalla laguna di Venezia. Basta ai rischi per la città di cristallo connessi al passaggio dei giganti del mare' davanti a San Marco, come avvenne il 2 giugno 2019, quando la Mcs Opera si schiantò contro la banchina di San Basilio. Il Consiglio dei ministri ha approvato ieri sera, informa l'Ansa, un decreto legge per la disciplina del traffico crocieristico nella laguna. Il decreto legge approvato prevede un concorso di idee per realizzare punti di attracco per le navi fuori dalle acque protette della laguna di Venezia. Entro 60 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale dovrà a lanciare un concorso di idee per l'elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare e gestire punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna. Per il 2021 sono stanziati 2,2 milioni di euro. Una decisione giusta e attesa da anni: il Cdm approva un decreto legge che stabilisce che l'approdo definitivo delle Grandi Navi a Venezia dovrà essere fuori dalla laguna, come chiesto dall'Unesco, ha commentato il ministro Dario Franceschini. L'obiettivo è di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del territorio. I punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna dovrebbero essere utilizzati dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate, ma anche e questa è una novità dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici. I tempi non saranno brevi per il nuovo porto esterno alla laguna. Nel breve periodo, resta l'indicazione già assunta dal Comitato del 21 dicembre 2020 e ribadita una settimana fa dai ministri Cingolani, Franceschini, Giovannini, Garavaglia: le grandi navi quando il traffico turistico potrà riprendere dovranno essere dirottate sulle banchine industriali di Porto Marghera. La via per evitare San Marco e il Canale della Giudecca la strada' attuale per la Marittima è già stata trovata, ed è la soluzione voluta dal sindaco Luigi Brugnaro. Le navi potranno percorrere il Canale dei Petroli, entrando dalla bocca di porto di Malamocco, proseguire per il canale Nord di Marghera e qui attraccare. Il porto di Venezia ha lanciato a febbraio un bando per valutare la fattibilità tecnico economica dell'opera, che dovrebbe avere un costo di 41 milioni di euro. Il bando di progettazione, per una cifra di 936.804 euro, scadrà il 15 aprile. Più complesso identificare il nuovo futuro attracco fuori dalla laguna. Il solo progetto finora presentato, il Duferco-De Piccoli, prevedeva un terminal alla bocca di porto di Lido. Ma ha sempre registrato numerosi contrari, in testa il Comune di Venezia



# Transportonline

Venezia

## Grandi navi a Venezia: entro due mesi lancio del concorso di idee per attracchi fuori la laguna

*Il Ministro, Enrico Giovannini, proporrà un incontro al Presidente della Regione Veneto e al Sindaco di Venezia la prossima settimana*

Il rispetto del patrimonio artistico e culturale rappresentato da Venezia e dalla sua laguna impone massima attenzione e le norme contenute nel decreto approvato oggi dal Consiglio dei Ministri sono solo un primo passo verso una soluzione definitiva e strutturale del problema del transito delle grandi navi. Lo sottolinea il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini in occasione dell'approvazione del decreto-legge da parte del Governo, che prevede entro 60 giorni dalla sua entrata in vigore che l'Autorità portuale del Mare Adriatico Settentrionale lanci un bando per un concorso di idee al fine di individuare le soluzioni più idonee per contemperare le esigenze di tutela del patrimonio artistico, culturale e ambientale di Venezia e della sua laguna con quelle legate allo svolgimento dell'attività crocieristica e alle esigenze del traffico delle merci. La prossima settimana ha aggiunto il Ministro proporrà un incontro con il Presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, e il sindaco Luigi Brugnaro per valutare insieme le questioni emerse nell'ultima riunione del cosiddetto Comitato, che riguardano il riequilibrio idrogeologico dei territori lagunari, il recupero dei beni pubblici e la manutenzione dei sistemi di sicurezza. Il concorso raccoglierà proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di punti di attracco al di fuori della laguna di Venezia, utilizzabili dalle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici.



# Travelnostop

Venezia

## Via le grandi navi da Venezia, Cdm approva decreto: subito concorso d' idee

Il consiglio dei ministri ha approvato il decreto legge per la disciplina del traffico crocieristico a Venezia che prevede un concorso di idee per realizzare punti di attracco per le navi fuori dalle acque protette della laguna. Entro 60 giorni dall' entrata in vigore del provvedimento, l' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale** dovrà lanciare un concorso di idee per l' elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare e gestire punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna. Per il 2021 sono stanziati 2,2 milioni di euro. "Una decisione giusta e attesa da anni: il Cdm approva un decreto legge che stabilisce che l' approdo definitivo delle Grandi Navi a Venezia dovrà essere fuori dalla laguna, come chiesto dall' Unesco", ha commentato il ministro Dario Franceschini. I punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna dovrebbero essere utilizzati "dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate", ma anche - e questa è una novità - "dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici". I tempi non saranno brevi per il nuovo porto esterno alla laguna. Nel breve periodo, resta l' indicazione già assunta dal Comitato del 21 dicembre 2020 - e ribadita una settimana fa dai ministri Cingolani, Franceschini, Giovannini, Garavaglia: le grandi navi - quando il traffico turistico potrà riprendere - dovranno essere dirottate sulle banchine industriali di Porto Marghera. La via per evitare San Marco e il Canale della Giudecca - la 'strada' attuale per la Marittima - è già stata trovata, ed è la soluzione voluta dal sindaco Luigi Brugnaro. Le navi potranno percorrere il Canale dei Petroli, entrando dalla bocca di porto di Malamocco, proseguire per il canale Nord di Marghera e qui attraccare. Il porto di Venezia ha lanciato a febbraio un bando per valutare la fattibilità tecnico economica dell' opera, che dovrebbe avere un costo di 41 milioni di euro. Il bando di progettazione, per una cifra di 936.804 euro, scadrà il 15 aprile. Più complesso identificare il nuovo futuro attracco fuori dalla laguna. Il solo progetto finora presentato, il Dufenco-De Piccoli, prevedeva un terminal alla bocca di porto di Lido. Ma ha sempre registrato numerosi contrari, in testa il Comune di Venezia.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La preoccupazione dei sindacati per la cassa integrazione in scadenza a novembrepigiaggio

### I vagonetti delle Funvie ripartiranno solo tra un anno

*Entro maggio via ai lavori (fine nel 2022) per sistemare la linea danneggiata dalle frane Italiana Coke ha sperimentato il trasporto su ferrovia da Bragno a un'azienda in Francia P180 varca l'oceano acquistato dal ceo di un fondo Usa*

LUISA BARBERIS

Cairo Partirà a maggio l'intervento di ripristino della linea delle Funvie, con l'obiettivo di tornare a trasportare sui vagonetti tra un anno il carbone dal porto di Savona ai parchi di Bragno. Il cronoprogramma è emerso ieri, durante l'incontro tra parti sociali e Funvie Spa. Il commissario nominato dal Mit, Roberto Ferrazza, provveditore alle opere pubbliche di Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, ha affidato i lavori a una ditta specializzata, ipotizzando di completare l'opera tra marzo e aprile 2022.

I tempi sono necessari per superare le due frane che avevano danneggiato altrettanti piloni dell'impianto funiviario, ma potrebbero lasciare i lavoratori senza alcuna entrata per qualche mese. «La cassa integrazione dei lavoratori scadrà il prossimo 15 novembre - hanno spiegato Fabrizio Castellani per la Cgil e Danilo Causa per la Cisl al termine dell'incontro -, quindi i dipendenti incapperebbero in una sorta di "buco" temporale di alcuni mesi, prima di poter tornare al lavoro. Oltretutto gli ammortizzatori sociali ordinari sono già stati utilizzati, resta un fondo residuo che non permette di arrivare neppure a Natale. Interverremo subito, prendendo contatti con il Mit e la Regione, in modo da trovare una soluzione e avere una copertura tale da trapiantare la primavera 2022». Ancora incerto resta invece il capitolo legato alla concessione, visto che su questo fronte bisognerà attendere la sentenza del Tar prevista per il 18 giugno.

La svolta ieri è arrivata intanto per Italiana Coke, che mercoledì ha concluso il primo test per verificare la possibilità di rifornire via treno lo stabilimento francese di Saint Eloy Les Mines, dove Rockwool, uno dei più importanti clienti della cokeria che usa circa duemila tonnellate al mese di coke prodotto a Bragno. Il test è iniziato a Cairo il 21 marzo scorso, quando Captrain, l'impresa ferroviaria partner di Italiana Coke nel progetto, ha caricato due contenitori (casse mobili da 30 piedi noleggiate dall'azienda) con 39,10 tonnellate totali di coke. Il carro è stato portato via ferrovia a Orbassano ed è stato inserito in un treno per la Francia. Ora la società potrebbe organizzare un treno ogni 15 giorni con 20 carri pianale e 40 casse mobili. In tale prospettiva Italiana Coke ha già raggiunto un accordo "rent to buy" da 150 mila euro, di cui è prevista presto la firma. «Un'ottima notizia per l'azienda - commenta l'ad del gruppo Italiana Coke Paolo Cervetti -, i clienti e la tutela ambientale, frutto dei nostri continui sforzi di aggiornamento e miglioramento. La soluzione "treno + camion" promette vantaggi non solo economici, ma consente anche di mantenere al meglio la qualità del prodotto, perché il carico del treno avviene direttamente dai forni tramite nastri trasportatori, evitando il degrado dovuto alla messa a terra e all'utilizzo della pala meccanica per il carico sui camion. Operativamente, inoltre, potendo caricare i treni durante il fine settimana, si sgraverebbero la cokeria e le strade dall'attuale congestione infrasettimanale di camion. Applicheremo questa opzione dove possibile».





## Funivie, parte a maggio il ripristino della linea Riattivazione ad aprile 2022

MAURO CAMOIRANO

Mauro Camoirano Cairo M. Funivie, i lavori per il ripristino della linea partiranno a maggio. Confermano Fabrizio Castellani (Cgil) e Danilo Causa (Cisl): «Il commissario ha firmato l' affidamento dei lavori che dovrebbero partire a maggio con la previsione di conclusione e riattivazione della linea ad aprile del prossimo anno. Si palesa quindi il problema della copertura della cassa integrazione che scade il 15 novembre di quest' anno e quindi ci attiveremo sin da subito affinché venga prorogata garantendo i lavoratori».

Altro nodo ancora aperto quello delle concessioni e del futuro dell' infrastruttura: «E' una partita complessa e lo stallo non possiamo imputarlo all' azienda, ma al fatto che forse si sta attendendo la sentenza del Tar, prevista per giugno, appunto riguardo la situazione delle concessioni che l' azienda aveva rimesso. Una volta risolto tale punto sarà necessario che si faccia chiarezza sull' ottica del ministero riguardo questa infrastruttura e sul ruolo di **Autorità Portuale**».

Intanto, però, più treno e meno camion per Italiana Coke: l' azienda ha concluso il primo test per verificare la possibilità di rifornire via treno lo stabilimento francese di Saint Eloy Les Mines, dove Rockwool, uno dei più importanti clienti della cokeria, utilizza circa 2 mila tonnellate al mese di coke prodotto a Bragno.

Captrain, l' impresa ferroviaria partner di Italiana Coke nel progetto, ha portato in cokeria un carro pianale con due casse mobili (lunghe 9 metri, larghe e alte 2,5 metri), noleggiate dall' azienda. Caricate 39,10 t di coke, il carro ferroviario ha raggiunto il terminal ferroviario di Saint Loup, arrivando poi allo stabilimento via camion. Italcoste potrebbe organizzare un treno ogni 15 giorni composto da 20 carri pianale e 40 casse mobili. In tale prospettiva l' azienda ha già raggiunto un accordo da 150 mila euro con un produttore di contenitori. «Una soluzione - commenta l' Ad Cervetti - che promette vantaggi non solo economici».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Mariotti e Fincantieri la costruzione navale resiste alla pandemia

*In arrivo agli storici cantieri del porto di Genova la nuova unità per Seabourn. Il gruppo che fa capo a Cdp lavora su altre due Virgin*

di Massimo Minella Il nuovo scafo di "Seabourn Venture" arriverà nei prossimi giorni e così si tornerà a sentire il rumore della costruzione navale dentro ai cantieri Mariotti, quasi un secolo di vita e di storia legata al porto di Genova.

La nave verrà allestita per conto di Seabourn, operatore crocieristico della gamma extralusso e sarà la prima unità "expedition" per la compagnia americana. A poche miglia di distanza, nello stabilimento di Sestri Ponente, Fincantieri prosegue la costruzione delle nuove unità per la Virgin Voyages. Dopo la "Scarlet Lady", consegnata lo scorso febbraio, un attimo prima dell'esplosione della pandemia e ancora in attesa di iniziare le sue crociere nei Caraibi, il cantiere è alle prese con le altre due unità gemelle di Virgin, che saranno consegnate nel 2022 e nel 2023. E altre due sono già in programma per gli anni a seguire ancora per Virgin e per Oceania. Non c'è sosta nemmeno nei cantieri navali del comparto militare di Fincantieri, a Riva Trigoso e al Muggiano, che lavorano in simultanea sulle nuove unità per le marine.

Insomma, non sembra conoscere crisi la costruzione navale, settore che non a caso nel 2020 ha permesso alla Liguria di guidare la classifica delle regioni che più sono cresciute sul fronte dell'export in termini percentuali. Tutte o quasi hanno chiuso l'anno in flessione e anche per la Liguria la situazione non è stata semplice, ma proprio le navi vendute all'estero hanno spinto la regione verso il primato.

Nei prossimi giorni, quindi, ai Mariotti inizieranno i lavori di allestimento di "Seabourn Venture". Lo scafo, costruito fino al ponte nove, attraverso una delicata manovra è stato spostato sulla chiatta Arcalupa di Cimolai il 20 marzo e successivamente reso galleggiante a Trieste per iniziare il viaggio di 1.200 miglia nautiche verso Genova. Costruito nei cantieri Cimar di San Giorgio, l'infrastruttura che fa capo a Mariotti e Cimolai, lo scafo arriverà già dotato di motori, generatori e principali equipaggiamenti della sala macchine.

« Questa fase sarà davvero emozionante da osservare ed è un importante passo in avanti nella consegna della nave » spiega Josh Leibowitz, presidente di Seabourn. « Siamo fieri di aver raggiunto una tappa fondamentale del progetto e siamo molto entusiasti nel vedere finalmente uno scafo di tale bellezza con le sovrastrutture ormai visibili nelle loro linee » aggiunge Marco Ghiglione, ad Mariotti. La nave debutterà in Norvegia nell'inverno 2022, ma già la sua gemella è in costruzione a San Giorgio e arriverà a Genova alla fine del prossimo anno.

Specializzate nel segmento "expedition", le due navi da crociera avranno, ognuna, due sottomarini, 24 Zodiac, kayak e a bordo opererà un team di esperti di spedizioni.

Ricchissimo, in parallelo, il portafoglio ordini di Fincantieri. Per quanto riguarda Sestri Ponente, infatti, lo stabilimento sta completando la prossima unità per Virgin, la "Valiant Lady", la cui consegna è prevista per i prossimi mesi. Si sta poi già lavorando per la terza unità Virgin (che sarà consegnata il prossimo anno), gemella delle prime due, ed è già stata assegnata al cantiere la prima unità per Oceania (2023). Una quarta unità Virgin (2023) e una seconda unità Oceania (2025) fanno parte del portafoglio del gruppo, ma non sono state ancora assegnate a un cantiere specifico.



Sul fronte militare, infine, Fincantieri ha appena consegnato a marzo l' unità di supporto logistico "Vulcano" e in programma, entro il 2024, ha in Liguria la costruzione e la consegna di altre tredici

---



## La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

---

unità militari.

Gli ordini del cantiere del Muggiano, alla Spezia, che lavora in simbiosi con quello di Riva Trigoso, prevedono la prima corvetta Qatar "Al Zubarah" (2021); la seconda "Damsah" (2022); la terza (fine 2022), la quarta ( 2023); due pattugliatori sempre per il Qatar nel 2022, la nona e decima Fremm, l' unità anfibia multiruolo Trieste (2022) e i cinque pattugliatori polivalenti d' altura entro il 2024.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Informare

Genova, Voltri

## A febbraio i traffici delle merci nei porti di Genova e Savona-Vado sono diminuiti del -14,7% e -18,4%

Movimentate complessivamente 4,5 milioni di tonnellate di carichi (-15,6%) Lo scorso febbraio il traffico delle merci movimentato dai porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è diminuito del -15,6% essendo ammontato a 4,5 milioni di tonnellate rispetto a 5,4 milioni nel febbraio 2020. La flessione è stata del -14,7% relativamente al solo traffico movimentato dal **porto** di Genova che è stato pari a 3,5 milioni di tonnellate, mentre nel **porto** di **Savona-Vado** Ligure la riduzione dei volumi è stata più accentuata essendo state movimentate 970mila tonnellate (-18,4%). In particolare, a Genova sono state movimentate 2,5 milioni di tonnellate di merci varie (-13,5%), incluse 1,8 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-16,8%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 194mila teu (-12,2%) e 732mila tonnellate di merci convenzionali (-4,4%). Nel segmento delle rinfuse solide il traffico commerciale è stato di 76mila tonnellate (+102,3%) e quello industriale di 161mila tonnellate (+47,8%). Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 713mila tonnellate di oli minerali (-28,7%) e 73mila tonnellate di altri carichi (+36,4%), di cui 33mila tonnellate di oli vegetali e vino (+175,2%) e 40mila tonnellate di prodotti chimici (-3,6%). Lo scorso febbraio lo scalo portuale del capoluogo ligure ha registrato un traffico di 21mila passeggeri dei traghetti (-45,3%) e di quasi 7mila crocieristi (-85,0%). Quanto a **Savona-Vado** Ligure, il traffico delle merci varie è stato di 1,0 milioni di tonnellate (+99,8%), di cui 338mila tonnellate di rotabili (-1,8%), 183mila tonnellate di merci in container (+68,9%), 29mila tonnellate di frutta (+1,0%), 23mila tonnellate di prodotti forestali (+57,6%) e 10mila tonnellate di acciai (+145,5%). Le rinfuse liquide si sono attestate a 296mila tonnellate (-49,1%), di cui 268mila tonnellate di petrolio grezzo (-50,8%), 18mila di prodotti petroliferi raffinati (-42,1%) e 10mila di altri carichi (+99,7%). Le rinfuse secche sono calate del -14,8% scendendo a 91mila tonnellate, volume costituito da 34mila tonnellate di carbone (33,1%), 14mila tonnellate di minerali (+121,4%) e 43mila tonnellate di altri carichi (+19,7%). A febbraio 2021 il traffico dei passeggeri è risultato ancora azzerato rispetto a 3mila passeggeri dei traghetti e 34mila crocieristi movimentati nel febbraio 2020.

**inferMARE**  
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Mar Ligure

3 aprile 2021

**A febbraio i traffici delle merci nei porti di Genova e Savona-Vado sono diminuiti del -14,7% e -18,4%**

Movimentate complessivamente 4,5 milioni di tonnellate di carichi (-15,6%)

Lo scorso febbraio il traffico delle merci movimentato dai porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è diminuito del -15,6% essendo ammontato a 4,5 milioni di tonnellate rispetto a 5,4 milioni nel febbraio 2020. La flessione è stata del -14,7% relativamente al solo traffico movimentato dal porto di Genova che è stato pari a 3,5 milioni di tonnellate, mentre nel porto di Savona-Vado Ligure la riduzione dei volumi è stata più accentuata essendo state movimentate 970mila tonnellate (-18,4%).

In particolare, a Genova sono state movimentate 2,5 milioni di tonnellate di merci varie (-13,5%), incluse 1,8 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-16,8%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 194mila teu (-12,2%) e 732mila tonnellate di merci convenzionali (-4,4%). Nel segmento delle rinfuse solide il traffico commerciale è stato di 76mila tonnellate (+102,3%) e quello industriale di 161mila tonnellate (+47,8%). Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 713mila tonnellate di oli minerali (-28,7%) e 73mila tonnellate di altri carichi (+36,4%), di cui 33mila tonnellate di oli vegetali e vino (+175,2%) e 40mila tonnellate di prodotti chimici (-3,6%).

Lo scorso febbraio lo scalo portuale del capoluogo ligure ha registrato un traffico di 21mila passeggeri dei traghetti (-45,3%) e di quasi 7mila crocieristi (-85,0%).

Quanto a Savona-Vado Ligure, il traffico delle merci varie è stato di 1,0 milioni di tonnellate (+99,8%), di cui 338mila tonnellate di rotabili (-1,8%), 183mila tonnellate di merci in container (+68,9%), 29mila tonnellate di frutta (+1,0%), 23mila tonnellate di prodotti forestali (+57,6%) e 10mila tonnellate di acciai (+145,5%). Le rinfuse liquide si sono attestate a 296mila tonnellate (-49,1%), di cui 268mila tonnellate di petrolio grezzo (-50,8%), 18mila di prodotti petroliferi raffinati (-42,1%) e 10mila di altri carichi (+99,7%). Le rinfuse secche sono calate del -14,8% scendendo a 91mila tonnellate, volume costituito da 34mila tonnellate di carbone (33,1%), 14mila tonnellate di minerali (+121,4%) e 43mila tonnellate di altri carichi (+19,7%). A febbraio 2021 il traffico dei passeggeri è risultato ancora azzerato rispetto a 3mila passeggeri dei traghetti e 34mila crocieristi movimentati nel febbraio 2020.

**Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®**

Cerca le notizie in formato Acrobat Reader®	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca!
MAR LIGURE	11 - 11	11 - 11	11 - 11
MAR LIGURE	11 - 11	11 - 11	11 - 11

## Genova, lo spedizioniere: "Più danni da autostrade che dal covid"

di Michele Var giovedì 01 aprile 2021 **GENOVA** - "Fra covid e autostrade ci ha danneggiato di più autostrade: noi solo su **Genova** abbiamo un import di 15 mila contenitori, i danni sono ingenti e li abbiamo quantificati ma di lì a prenderli ho qualche dubbio". A parlare è **Ciro Giorgio** responsabile della filiale genovese della ditta di spedizioni Dsv con sede a Milano che ha oltre ventimila lavoratori sparsi in tutto il mondo. Incontriamo lo spedizioniere all'area di servizio davanti al casello di Bolzaneto poche ore dopo la riapertura della galleria Monte Galletto rimasta chiusa per 45 giorni per lavori: "A noi autostrade ci ha procurato danni enormi perchè la gente non riesce a capire il perchè di questi ritardi, tutti sono convinti che le autostrade siano libere, ma sia qui che a Milano abbiamo molti disagi, a Milano però c'è una tangenziale che smista in cui il traffico si incanala, qui invece c'è un buco in cui se non passi quel buco non c'è possibilità". **Ciro Giorgio** poi racconta che i mezzi della sua ditta viaggiano tutti i giorni sulle autostrade, "oggi sono soddisfatto che hanno riaperto la galleria, da Sampierdare a Bolzaneto l'abbiamo fatta in un attimo, non sappiamo però questa situazione quanto durerà, ormai dobbiamo vivere alla giornata", butta lì come se fosse consapevole che sulla A7 a giorni chiuderà un'altra galleria, la Rivarolo III, per quasi un mese. "Abbiamo subito molti danni per colpa di Autostrade - sottolinea lo spedizioniere - ma quantificarli adesso è impossibile, fra Covid e autostrade siamo in queste condizioni da due anni. Tutti i clienti si stanno lamentando ma mantengono la fiducia sul **porto** di **Genova**, le problematiche sono enormi per noi, per i trasportatori, ma alla mia età la prendo in ridere e basta, bisogna vivere alla giornata".

Approfondimenti Viaggi da incubo in autostrada, una pendolare: "Ogni giorno ringrazio di essere viva" Caos autostrade, l'affondo di Coldiretti: "Rischiando di perdere la clientela" Caos autostrade, sulla A7 riapre una galleria ma ne chiude subito un'altra Autostrade, riaperta "a metà" la galleria Monte Galletto dopo 45 giorni da incubo. E adesso il turno della Rivarolo.

# Shipping Italy

Genova, Voltri

## Bandito il nuovo concorso per piloti nel porto di Genova

La Capitaneria di Porto di Genova ha annunciato che è pronto il nuovo bando di concorso per due posti di aspirante pilota nel Corpo dei piloti del porto di Genova. Un secondo bando si era reso necessario a seguito dell'annullamento da parte del Tar della Liguria della precedente prova. Come noto, la prova sostenuta il 2 luglio dello scorso anno è stata oggetto di ricorso da parte di alcuni concorrenti. Pur rigettando la maggior parte dei motivi addotti, il Tribunale Amministrativo Regionale aveva riconosciuto un difetto formale nella procedura concorsuale, che aveva prodotto l'annullamento della sola prova preselettiva spiega l'autorità marittima. Con il provvedimento allegato, quindi, i concorrenti già convocati lo scorso anno sono chiamati a ripetere la prova preselettiva che si terrà il giorno 20 aprile p.v., alle ore 11.30, presso la Sala Maestrale dei Magazzini del Cotone in Genova. Il medesimo avviso è reperibile alla pagina web della Capitaneria di porto di Genova, all'indirizzo: <http://www.guardiacostiera.gov.it/genova/Pages/Avviso-convocazione-prova-preselettiva-Concorso-Piloti.aspx>



"Modello Liguria"

## Toti e "la nave che sta costruendo la diga". Gaffe sui social, l'annuncio è una fake news

Marco Grasso

Mercoledì mattina, ore 9.35. Il governatore della Liguria Giovanni Toti - impegnato in queste settimane nella trincea della campagna vaccinale - diffonde sul suo profilo Facebook un annuncio trionfale: "Qualcuno in questi giorni si sarà accorto di una nave che fino stazionava davanti al porto di Genova. Sta facendo i rilievi del fondale per la costruzione della nuova diga (progetto da 1 miliardo di euro, che ad aprile sarà sottoposto al Ministero ndr), che permetterà alla nostra città di avere uno scalo competitivo per i traffici dei prossimi decenni.

La pandemia non ci ferma, usiamo questo momento per progettare e costruire il domani. Questo è il Modello Liguria!". Segue foto evocativa: imbarcazione all'orizzonte, cielo azzurro e tetti. Il messaggio è rilanciato sui canali del Comune di Genova. Prima di accorgersi che si tratta di una patacca: nell'immagine - conferma la capitaneria di porto - è ritratta una nave della compagnia Saipem, nel capoluogo ligure per una normale manutenzione.

c'è chi se ne accorge anche nella vasta platea social che segue il profilo del leader di Cambiamo, che da ex giornalista presta molta attenzione alla comunicazione. "Mi sembra la nave Saipem che era in manutenzione ai cantieri San Giorgio - commenta un utente - non sapevo si fosse messa a far questo genere di lavori mi puzza di fake news". Infatti. A prescindere dalla veridicità, ma sui social non è una novità, il post ha un certo successo. Suscita molti commenti di ammirazione e in 24 ore colleziona 1.115 like e 46 condivisioni. Ma come nasce l'annuncio? Il Fatto ieri lo ha chiesto allo staff che segue il presidente della Regione Liguria. La risposta mette il cerino in mano a uno stretto collaboratore di Toti, il presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Emilio Signorini: sarebbe stato lui a metterlo sulla cattiva strada. Una circostanza confermata dallo stesso Signorini che si prende la responsabilità: "Temo sia colpa mia - dice con tono divertito -, ieri il presidente mi ha domandato cosa fosse quella nave, e io ho pensato fosse quella dei rilievi. È stato un dialogo veloce, non avevo idea che sarebbe finito sui social. In effetti non è la nave giusta". Ma almeno questi rilievi sono mai stati fatti? A dire di Signorini sì, ma "fra la fine dell'anno e l'Epifania". Insomma, la notizia è un po' datata e photoshoppata (si passi il termine), ma sempre buona per acchiappare qualche clic.



# Citta della Spezia

La Spezia

## Sommariva: "Nel 2022 l'avvio della liberazione di Calata Paita"

*Il presidente dell' Autorità di sistema portuale ascoltato a 360 gradi dai consiglieri comunali: meno vincoli per il Da Vinci e per la sdemanializzazione delle tanto agognate aree. Sul Gnl: "Da Panigaglia traghetti elettrici di 50 metri con 4 camion".*

La Spezia - E' un Mario Sommariva proiettato in avanti, quello che si è presentato nel pomeriggio alla terza commissione consiliare spezzina. Da un lato l' avvio dei trasferimenti al Molo Pagliari e lo sblocco del canale di Suez e dall' altro i nuovi accordi da stringere con Lsct e la prosecuzione dei percorsi amministrativi per realizzare il nuovo molo crociere entro il 2026 e portare davvero in fondo la partita del sommergibile Da Vinci. Due pratiche, queste ultime, per le quali il nuovo presidente dell' **Autorità di sistema portuale** sembra essere intenzionato a scegliere strade diverse rispetto a chi lo ha preceduto, semplificando l' approccio anche sotto il profilo formale. Tanta carne al fuoco, grande competenza riconosciuta e tutte le intenzioni di fare bene: bisognerà vedere se il contesto e gli altri attori in scena condurranno la barca nella stessa direzione. Dopo un avvio complicato un intoppo tecnico il presidente Fabio Cenerini ha potuto dare la parola a Sommariva per illustrare il quadro della situazione, come richiesto da Oscar Teja. Il numero uno di Via del Molo ha ricordato che il rapporto tra gli scali marittimi commerciali e le città che li ospitano sono complessi ovunque. "Con l' avvento dei container l' equilibrio è ancora più difficile a causa delle esternalità negative che ci sono verso il territorio, ma sono aumentati in maniera esponenziale il valore economico e l' occupazione. Alla Spezia - ha spiegato il presidente dell' Adsp - c' è anche una particolare conformazione geografica del golfo, ma si metta a fuoco che questa è la prima provincia in Italia per apporto della blue economy nell' economia locale. Occorre una visione d' insieme, di città e porto, c' è una contrapposizione apparente tra le due realtà". Nell' immediato Sommariva attende la congestione dovuta alla riapertura di Suez con gli operatori portuali e l' Adsp che si stanno "organizzando con soluzioni di emergenza per eventuali fenomeni di code nell' autotrasporto. Ci aspettiamo momento difficili ma siamo certi di poterli gestire al meglio iniziando già dal piazzale", ha aggiunto. A medio termine il presidente dell' Authority vede "una uscita dalla crisi generale generata dalla pandemia con profondi cambiamenti che ci saranno a livello di funzionamento delle catene logistiche. Anche a causa dell' incidente della Ever Given è stata messa in luce la fragilità del **sistema**, con catene molto lunghe e produzione e assemblaggio di componenti a decine di migliaia di chilometri, come per la filiera dell' automotive . Viene da pensare che ci potrebbe essere una riduzione del traffico mondiale, una riorganizzazione, con probabili rimbalzi tra picchi alti e bassi". Per le crociere il discorso è più delicato. "Ci sono tentativi da parte delle principali compagnie di ripartire con protocolli sanitari specifici, ma un ritorno delle navi si potrà apprezzare forse verso luglio o agosto e una normalizzazione è auspicabile dall' anno prossimo. Questo - ha proseguito Sommariva - non fermerà i piani di Adsp rispetto a Calata Paita e al molo per la stazione crocieristica perché la nostra aspettativa ci porta, anche alla luce di un prossimo accordo con Lsct, ad aver un primo rilascio dell' area per l' avvio lavori a inizio 2022. Inoltre l' inserimento dell' opera nel Recovery plan è un elemento di garanzia, non solo per il finanziamento ma per il termine ultimo del 2026". A tirar fuori elementi di riflessione e interrogativi sono stati i commissari Marco Raffaelli, Guido Melley e Lorenzo Forcieri, che in **Autorità portuale** ha trascorso quasi due mandati: dalla tendenza delle compagnie di navigazione a spostare il proprio interesse verso i terminal e quella dei terminalisti di spingersi all'



interno per gestire le linee logistiche (con riferimento alle voci di un interesse di Msc per le banchine di Lsct), ai rifornimenti di Gnl, sino ai dubbi sull' impossibilità di partecipare alle spese



## Citta della Spezia

### La Spezia

---

di musealizzazione del sommergibile Da Vinci se non verrà esposto in area demaniale. Ebbene secondo il presidente dell' Adsp, su quest' ultimo argomento, "ci sono formule previste dalle norme generali che regolano i rapporti tra le pubbliche amministrazioni che consentono attraverso convenzioni e accordi di definire procedure di spesa in aree diverse da quelle di stretta competenza. Il tema di per sé non si pone in questo momento perché mi pare di aver capito che da parte della Marina militare al momento non ci sia una reale intenzione di inserire il battello all' interno del polo museale presente nel compendio dell' arsenale. A oggi è stato individuato un sito (leggi qui ) e noi abbiamo confermato l' impegno di 800mila euro, se le cose cambieranno saremo disponibili e non penso nemmeno che serva costituire un nuovo soggetto di scopo insieme agli altri enti". Il progetto per l' utilizzo del rigassificatore di Panigaglia come hub per il rifornimento di camion-cisterna di Gnl prevederà "piccoli traghetti elettrici delle dimensioni di 50 metri che trasporteranno quattro camion. Non sono chiatte di grandi dimensioni che attraverseranno il golfo - ha chiarito - e gli aspetti della sicurezza sono stati discussi con la Capitaneria di porto. Inoltre i mezzi, una volta sbarcati su Calata Malaspina avrebbero un percorso che non interferirebbe in nessun modo con la circolazione cittadina e uscirebbero direttamente in autostrada". Come dichiarato a CDS nei giorni scorsi qui sul fronte dell' autotrasporto Sommariva, reduce da un incontro con le associazioni di categoria in mattinata, ritiene che occorranza più aree di sosta con servizi, una maggiore digitalizzazione e una gestione dei flussi tra il terminal e l' esterno del perimetro portuale per non generare attese di ore. Il presidente non nutre timori per l' applicazione del Prp e per gli investimenti di Lsct: "Partire dalla Marina del Canaletto o dal Molo Garibaldi cambia poco, ma bisogna definire l' entità degli investimenti, dei traffici attesi e dell' occupazione". E ancora un altro tema di grande importanza, ma fermo allo stadio di suggestione: "Se il percorso di sdemanzializzazione di Calata Paita dovesse non essere concluso, quando le aree saranno liberate il Comune potrà anche chiedere una semplice concessione. Altrimenti si potrebbe agire tramite provvedimento di legge, ma forse sarebbe anche peggio della via amministrativa. Ma direi che il tema non è questo, ma iniziare ad agire. Poi si troverà la soluzione migliore". Infine Sommariva ha risposto a Massimo Caratozzolo ribadendo l' attenzione per la maggior sostenibilità ambientale possibile delle attività portuali e crocieristiche, che sono solo alcune delle fonti inquinanti del golfo. Giovedì 1 aprile 2021 alle 22:04:03 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

# Informare

## La Spezia

### Tocate al porto di Livorno anziché a La Spezia nel servizio Atlantic Mediterranean Express della OOCL

La linea è operata in collaborazione con CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Hapag-Lloyd e ZIM. A metà del prossimo mese la compagnia di navigazione Orient Overseas Container Line (OOCL) sostituirà le toccate al **porto** di La **Spezia** con scali al **porto** di Livorno nell' ambito del servizio Atlantic Mediterranean Express (ATM1), realizzato in collaborazione con CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Hapag-Lloyd e ZIM, che collega il Mediterraneo occidentale con la costa orientale degli USA. La prima toccata al Terminal Darsena Toscana (TDT) del **porto** labronico avverrà il 16 maggio con la portacontainer Chicago Express . La rotazione del servizio ATM1 effettuerà quindi scali ai porti di New York, Norfolk, Miami, Algeciras, Marsiglia-Fos, Genova, Livorno, Barcellona, Valencia, New York.

The screenshot shows the Informare website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and the Informare logo. Below the header, there is a navigation bar with the date '01 aprile 2021' and a search bar. The main content area features a news article with the headline 'Tocate al porto di Livorno anziché a La Spezia nel servizio Atlantic Mediterranean Express della OOCL'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. Below the article, there is a 'WEB' section with a link to 'Leggi le notizie in formato Acrobat Reader'. At the bottom, there is a search form with fields for 'Cerca il tuo albergo', 'Destinazione', 'Data di arrivo', 'Data di partenza', and 'Cerca'. The footer contains contact information for Informare, including the address 'Piazza Matteotti, 1/3 - 16123 Genova - ITALIA' and phone/fax numbers.

## Da domani 800 imbarcazioni al Molo Pagliari

Redazione

LA SPEZIA Con la firma dell'ordinanza dell'**AdSp** del mar Ligure orientale, inizia già oggi il trasferimento di 800 imbarcazioni di dodici concessionari delle marine storiche di Canaletto e Fossamastra a Molo Pagliari. Il trasferimento dovrà concludersi in 60 giorni per portare i mezzi sui moli galleggianti della nuova e moderna Marina: per la maggior parte di essi l'operazione si tradurrà anche nella ricollocazione negli spazi a terra, appena terminati dalla società Trevi Spa, all'inizio di quel tratto di viale San Bartolomeo riconosciuto come Il Miglio blu, importante tassello della Blue Economy targata La Spezia grazie all'alta concentrazione, in poco più di un chilometro, appunto, delle eccellenze della cantieristica e della nautica da diporto, da San Lorenzo a Fincantieri. Si conclude un lungo processo che consentirà l'avvio di molti importanti progetti inseriti nel Piano regolatore portuale e funzionali alla realizzazione di uno scalo moderno e competitivo ha detto il presidente dell'**AdSp**, Mario Sommariva. La razionalizzazione degli spazi all'interno dell'area portuale, permetterà a ciascuna specializzazione di operare in maniera più efficiente e sicura, eliminando le interferenze tra le aree operative commerciali e quelle dedicate alla nautica da diporto e al tempo libero che rivestono un grande valore per la cittadinanza e alle quali l'**AdSp** presta la massima attenzione.



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### Caserma vigili del fuoco nello scalo mercantile

L.IV.

La Spezia Occorreranno 207 giorni di lavoro per dare ai vigili del fuoco una nuova sede all' interno del porto commerciale della Spezia. L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale ha decretato il via al cantiere che riguarderà una porzione della Calata Malaspina. L' intervento sarà a cura della Itec Srl di Padova. I lavori ammontano a quasi 3 milioni di euro, con il progetto esecutivo che era stato approvato, dopo varianti e aggiornamenti che si sono protratti per anni, la scorsa estate. In futuro la palazzina potrà essere ulteriormente innalzata di due piani: lo prevede il progetto. I vigili del fuoco tra circa un anno potranno trasferirsi qui dalla loro attuale sede sul molo Garibaldi, area che secondo i piani dovrà essere restituita a Lscst per l' ampliamento delle banchine e l' attuazione del Piano regolatore **portuale**. L' ordinanza per l' avvio dei lavori per la realizzazione del distacco dei pompieri è stata firmata dal presidente Mario Sommariva.

--L.IV.



### Accordo Vesco Sapir, arrivano carichi di argilla dall' Ucraina

**RAVENNA** Un settore da sempre strategico per il **porto** di **Ravenna** promette di trovare un suo ulteriore potenziamento.

Sapir e Vesco Clays Italy hanno stipulato un accordo di collaborazione per la movimentazione delle argille proprio nello scalo romagnolo. Si tratta di due top player nei rispettivi settori. Vesco Clays Italy è la filiale italiana di Vesco, società capace di estrarre dalle proprie cave in Ucraina 3 milioni di tonnellate d' argilla l' anno che esporta in 25 paesi, cifre che ne fanno uno dei principali produttori ed esportatori al mondo e il primo fornitore di materie prime per le aziende ceramiche.

Il Gruppo Sapir sbarca annualmente nei suoi terminal oltre 2,5 milioni di tonnellate di materiali inerti per l' industria ceramica, costituendo il primo operatore italiano nel settore.

Sapir ha realizzato negli ultimi anni importanti investimenti per ottimizzare la movimentazione delle argille, tra cui nuovi magazzini per lo stoccaggio, uno dei quali sarà destinato in esclusiva a Vesco.

Le argille provenienti via mare dall' Ucraina, dopo lo stoccaggio e la prima lavorazione di sminuzzatura, saranno smistate via camion e treno alle imprese del comprensorio ceramico emiliano.



MERCATO DELLE GRANDI NAVI

Stop alle crociere "dentro" Venezia Ravenna prepara l' assalto alle rotte

A giorni il bando ed entro l' anno l' aggiudicazione del contratto per costruire il nuovo terminal

ANDREA TARRONI

RAVENNA L' apertura del bando per il nuovo terminal crociere a Porto Corsini arriverà in pochi giorni ed entro l' anno sarà aggiudicato il contratto. Mentre il mondo intero prende atto che le grandi navi ora non possono più raggiungere Venezia per decreto, Ravenna si mette in pole position per assorbire una parte consistente dei flussi che non potranno giungere direttamente nella città lagunare. Mentre infatti -dopo lo stop chiesto dal titolare del Mibac Dario Franceschini e approvato dal Consiglio dei Ministri - in Veneto valutano dove progettare un nuovo scalo, è in dirittura di arrivo la pubblicazione del bando di gara per la costruzione del nuovo terminal crociere nel lido nord ravennate. Il piano, di cui non si conosce la portata economica, verrà compiuto con la formula del project financing. E, visto che a candidarsi per realizzare l' opera c' è il colosso Ro yal Caribbean, questo avrà il diritto di prelazione. La proposta della compagnia statunitense con radici norvegesi era stata resa nota nel dicembre scorso, dopo che già nell' estate era emerso l' interesse nello spostare a Ravenna il proprio homeport. Ciò significa che Porto Corsini potrà diventare uno scalo di inizio/fine crociera (con tutto ciò che questo può determinare in termini di opportunità per il territorio), in collaborazione con l' Aeroporto di Bologna e con quelli di Rimini e Forlì. Royal Caribbean Group valutava infatti che il traffico crocieristico nel porto di Ravenna, con la realizzazione della nuova Stazione Marittima e l' adeguamento dei fondali del porto, possa avere un significativo incremento già nei primi anni di avvio dell' attività. «Confermiamo che il lavoro necessitato per la costruzione del bando con cui potremo aprire una nuova fase per il porto per navi da crociera a Porto Corsi ni è sostanzialmente concluso - spiega il direttore operativo del l' **Autorità di sistema portuale**, Mario Petrosino -. Ci sono tutti i presupposti per poter aggiudicare il contratto entro il 2021. Sui tempi di realizzazione nonpossiamo sbilanciarci perché rappresentano uno degli elementi qualificanti soggetti a gara, e potranno essere migliorati da chi si candiderà alla costituzione dell' opera». Chi vincerà, ovviamente, avrà in cambio u na concessione di lunga durata. La candidatura di Royal Caribbean è di suo certamente credibile. Nel 2018 era nel raggruppamento che per 20 milioni di euro ha realizzato lo scalo di Civitavecchia e nel 2019 aveva finanziato, assieme a Msc e Costa, quello di La Spezia costato 41 milioni. Parliamo di una realtà che attualmente gestisce 27 terminal e per 23 di questi ha curato anche le attività di realizzazione dell' infrastruttura. Nel Mediterraneo Royal Caribbean Group è presente in 8 porti, tra i quali oltre Civitavecchia, La Spezia e Venezia, anche Napoli. Dispone attualmente di 61 navi con circa 5,5 milioni di passeggeri nel 2019 e oltre 80.000 dipendenti. Facile intuire che un simile arrivo porterebbe i numeri degli sbarchi ben sopra non solo alle poche migliaia degli anni recenti (penalizzati dalla pandemia ultimamente e dall' insabbiamento dei fondali prima), ma anche ai 50mila del 2015 o ai 150mila del 2011. L' impegno però è anche quello di investire sull' area retrostante al terminal: «Il bando per il parco delle dune andrà in parallelo con quello del nuovo scalo - conclude Petro sino -. Dobbiamo chiudere la conferenza dei servizi, ilprogetto è già pronto».





### PORTO

## Importante accordo fra Sapir e Vesco

Sapir e Vesco Clays Italy hanno stipulato un accordo di collaborazione per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna.

Vesco Clays Italy è la filiale italiana di Vesco, Società capace di estrarre dalle proprie cave in Ucraina tre milioni di tonnellate d'argilla l'anno che esporta in 25 paesi, cifre che ne fanno uno dei principali produttori ed esportatori al mondo e il primo fornitore di materie prime per le aziende ceramiche.

Il Gruppo Sapir sbarca annualmente nei suoi terminal oltre 2.500.000 di tonnellate di materiali inerti per l'industria ceramica, costituendo il primo operatore italiano nel settore. Sapir ha realizzato negli ultimi anni importanti investimenti per ottimizzare la movimentazione delle argille, tra cui nuovi magazzini per lo stoccaggio, uno dei quali sarà destinato in esclusiva a Vesco. Le argille provenienti via mare dall'Ucraina, dopo lo stoccaggio e la prima lavorazione di sminuzzatura, saranno smistate via camion e treno alle imprese del comprensorio ceramico emiliano.



# Informare

## Ravenna

### Porto di Ravenna, nuovo traffico di argille dall' Ucraina

Accordo tra il gruppo Sapir e la Vesco Clays Italy Il gruppo portuale Sapir di **Ravenna** ha siglato un accordo con la Vesco Clays Italy, filiale italiana dell' ucraina Vesco che è uno dei leader mondiali nella produzione ed esportazione di argilla, per la movimentazione delle argille nel **porto** di **Ravenna**. L' intesa prevede che una volta giunte nel **porto** italiano le argille provenienti via mare dall' Ucraina, dopo lo stoccaggio e la prima lavorazione di sminuzzatura, vengano smistate via camion e treno alle imprese del comprensorio ceramico emiliano. Sapir ha ricordato di aver realizzato negli ultimi anni importanti investimenti per ottimizzare la movimentazione delle argille, tra cui nuovi magazzini per lo stoccaggio, uno dei quali sarà destinato in esclusiva a Vesco.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'informARE'. The main headline reads 'Porto di Ravenna, nuovo traffico di argille dall'Ucraina'. Below the headline, there is a sub-headline 'Accordo tra il gruppo Sapir e la Vesco Clays Italy' and a short introductory paragraph. A search bar is visible with the text 'Cerca il tuo albergo'. Below the search bar, there are navigation links: 'Indice', 'Prima pagina', and 'Indice notizie'. At the bottom, contact information for 'informARE' is provided: 'Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA', 'tel.: 010.2402122', 'fax: 010.2510708', and 'e-mail'.

Sapir e Vesco: nuova collaborazione

Accordo per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna

Redazione

RAVENNA Nuovo accordo per Sapir che si avvia a collaborare con Vesco Clays Italy per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna. La Vesco Clays Italy, società top player nel suo settore, è la filiale italiana di Vesco, azienda che dalle proprie cave in Ucraina estrae 3 milioni di tonnellate d'argilla l'anno esportandola in 25 Paesi. Numeri, questi, che ne fanno uno dei principali produttori ed esportatori al mondo ed il primo fornitore di materie prime per le aziende ceramiche. Il Gruppo Sapir sbarca annualmente nei suoi terminal oltre 2.500.000 di tonnellate di materiali inerti per l'industria ceramica, costituendo il primo operatore italiano nel settore. Sapir ha realizzato negli ultimi anni importanti investimenti per ottimizzare la movimentazione delle argille, tra cui nuovi magazzini per lo stoccaggio, uno dei quali sarà destinato in esclusiva a Vesco. Le argille provenienti via mare dall'Ucraina, dopo lo stoccaggio e la prima lavorazione di sminuzzatura, saranno smistate via camion e treno alle imprese del comprensorio ceramico emiliano. Le due aziende condividono tra l'altro un convinto impegno per lo sviluppo sostenibile, sia riducendo al minimo l'impatto ambientale delle rispettive attività, sia realizzando progetti formativi e sociali.



### I due leader delle argille fanno squadra per lavorare nel Porto ravennate

*Sapir e Vesco Clays Italy hanno stipulato un accordo di collaborazione per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna*

Sapir e Vesco Clays Italy hanno stipulato un accordo di collaborazione per la movimentazione delle argille nel **porto** di **Ravenna**. Si tratta di due top player nei rispettivi settori. Vesco Clays Italy è la filiale italiana di Vesco, società capace di estrarre dalle proprie cave in Ucraina 3 milioni di tonnellate d' argilla l' anno che esporta in 25 paesi, cifre che ne fanno uno dei principali produttori ed esportatori al mondo e il primo fornitore di materie prime per le aziende ceramiche. Il gruppo Sapir sbarca annualmente nei suoi terminal oltre 2.500.000 di tonnellate di materiali inerti per l' industria ceramica, costituendo il primo operatore italiano nel settore. Sapir ha realizzato negli ultimi anni importanti investimenti per ottimizzare la movimentazione delle argille, tra cui nuovi magazzini per lo stoccaggio, uno dei quali sarà destinato in esclusiva a Vesco. Le argille provenienti via mare dall' Ucraina, dopo lo stoccaggio e la prima lavorazione di sminuzzatura, saranno smistate via camion e treno alle imprese del comprensorio ceramico emiliano. Sapir e Vesco condividono tra l' altro un convinto impegno per lo sviluppo sostenibile, sia riducendo al minimo l' impatto ambientale delle rispettive attività, sia realizzando progetti formativi e sociali.

**Ravenna Today** Economia

**I due leader delle argille fanno squadra per lavorare nel Porto ravennate**

Sapir e Vesco Clays Italy hanno stipulato un accordo di collaborazione per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna

**S**apir e Vesco Clays Italy hanno stipulato un accordo di collaborazione per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna. Si tratta di due top player nei rispettivi settori. Vesco Clays Italy è la filiale italiana di Vesco, società capace di estrarre dalle proprie cave in Ucraina 3 milioni di tonnellate di argilla l'anno che esporta in 25 paesi, cifre che ne fanno uno dei principali produttori ed esportatori al mondo e il primo fornitore di materie prime per le aziende ceramiche. Il gruppo Sapir sbarca annualmente nei suoi terminal oltre 2.500.000 di tonnellate di materiali inerti per l'industria ceramica, costituendo il primo operatore italiano nel settore.

Sapir ha realizzato negli ultimi anni importanti investimenti per ottimizzare la movimentazione delle argille, tra cui nuovi magazzini per lo stoccaggio, uno dei quali sarà destinato in esclusiva a Vesco. Le argille provenienti via mare dall'Ucraina, dopo lo stoccaggio e la prima lavorazione di sminuzzatura, saranno smistate via camion e treno alle imprese del comprensorio ceramico emiliano. Sapir e Vesco condividono tra l'altro un convinto impegno per lo sviluppo sostenibile, sia riducendo al minimo l'impatto ambientale delle rispettive attività, sia realizzando progetti formativi e sociali.

**Argomenti** **Sapir**

**In Evidenza**

- Maree alta e correnti a influenza sono i fattori che impediscono l'arrivo delle navi
- Un quarto di qualità in un'isola protetta: la nuova politica di gestione del territorio in Sardegna
- Dalla Pesca all'Archeologia: la storia che si narra nella storia di un'isola. Presentazione del libro "L'isola di Santa Maria di Leuca: storia e cultura" a cura di...
- L'architetto padovano: il grande progetto del Monumento di Santa Maria di Leuca, a cura di...

**Potrebbe interessarti**

**I più letti della settimana**

## Siglato accordo tra Sapir e Vesco Clays Italy per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna

*Sapir e Vesco Clays Italy hanno stipulato un accordo di collaborazione per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna. Si tratta di due top*

Redazione

Sapir e Vesco Clays Italy hanno stipulato un accordo di collaborazione per la movimentazione delle argille nel **porto di Ravenna**. Si tratta di due top player nei rispettivi settori. Vesco Clays Italy è la filiale italiana di Vesco, società capace di estrarre dalle proprie cave in Ucraina 3 milioni di tonnellate d'argilla l'anno che esporta in 25 paesi, cifre che ne fanno uno dei principali produttori ed esportatori al mondo e il primo fornitore di materie prime per le aziende ceramiche. Il Gruppo Sapir sbarca annualmente nei suoi terminal oltre 2.500.000 di tonnellate di materiali inerti per l'industria ceramica, costituendo il primo operatore italiano nel settore. Sapir ha realizzato negli ultimi anni importanti investimenti per ottimizzare la movimentazione delle argille, tra cui nuovi magazzini per lo stoccaggio, uno dei quali sarà destinato in esclusiva a Vesco. Le argille provenienti via mare dall'Ucraina, dopo lo stoccaggio e la prima lavorazione di sminuzzatura, saranno smistate via camion e treno alle imprese del comprensorio ceramico emiliano. Sapir e Vesco inoltre - si legge nella nota del Gruppo Sapir - 'condividono un convinto impegno per lo sviluppo sostenibile, sia riducendo al minimo l'impatto ambientale delle rispettive attività, sia realizzando progetti formativi e sociali'.

The screenshot shows the website interface for RavennaNotizie.it. At the top, there is a navigation bar with links for 'Home', 'Contatti', 'Network', 'Rubriche', 'Cassa', 'Aprile 2021', 'Seguici su', and 'Accedi'. Below this is a banner for 'Ravennanotizie.it' with the tagline 'the leading company in local digital advertising'. The main content area features the article title 'Siglato accordo tra Sapir e Vesco Clays Italy per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna' and a sub-header 'Le Rubriche di RavennaNotizie - Porto di Ravenna'. The article text is partially visible, starting with 'Sapir e Vesco Clays Italy hanno stipulato un accordo di collaborazione per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna.' To the right of the article, there are several widgets: a 'Campagna vaccinale a Ravenna. Angelini: al Polo de André c'è stata l'ia, ma senza stiate', a weather widget for Ravenna showing 24°C and 7°C, and a 'Cielo sereno in provincia di Ravenna, giovedì 1° aprile' widget. The bottom of the page shows a small logo for 'Gruppo Sapir'.

## Sapir e Vesco, accordo tra due leader delle argille

Sapir e Vesco Clays Italy hanno stipulato un accordo di collaborazione per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna. Si tratta di due top player nei rispettivi settori. Vesco Clays Italy è la filiale italiana di Vesco, Società capace di estrarre dalle proprie cave in Ucraina 3 milioni di tonnellate d' argilla l' anno che esporta in 25 paesi, cifre che ne fanno uno dei principali produttori ed esportatori al mondo e il primo fornitore di materie prime per le aziende ceramiche. Il Gruppo Sapir sbarca annualmente nei suoi terminal oltre 2.500.000 di tonnellate di materiali inerti per l' industria ceramica, costituendo il primo operatore italiano nel settore. Sapir ha realizzato negli ultimi anni importanti investimenti per ottimizzare la movimentazione delle argille, tra cui nuovi magazzini per lo stoccaggio, uno dei quali sarà destinato in esclusiva a Vesco. Le argille provenienti via mare dall' Ucraina, dopo lo stoccaggio e la prima lavorazione di sminuzzatura, saranno smistate via camion e treno alle imprese del comprensorio ceramico emiliano. Sapir e Vesco condividono tra l' altro un convinto impegno per lo sviluppo sostenibile, sia riducendo al minimo l' impatto ambientale delle rispettive attività, sia realizzando progetti formativi e sociali.

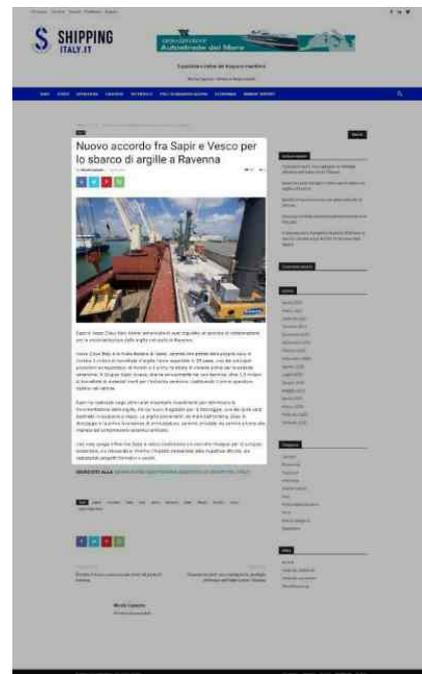
The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there is a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALE, and SPORT. Below this, there is a banner for 'Aser Onorante Funerari Azienda a Contratto Pubblico'. The main article is titled 'Sapir e Vesco, accordo tra due leader delle argille' and is dated 1 April 2021. The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right of the article, there are several smaller news snippets with images and titles, such as 'Mazzetta che...', 'Garcin (argel) fa...', 'Non tutti i politici...', and 'Carnaroli: colono...'. At the bottom right, there is a large graphic with the text 'PERCHÉ CHIARA SORRIDE?' and the logo 'CLAI'.

# Shipping Italy

## Ravenna

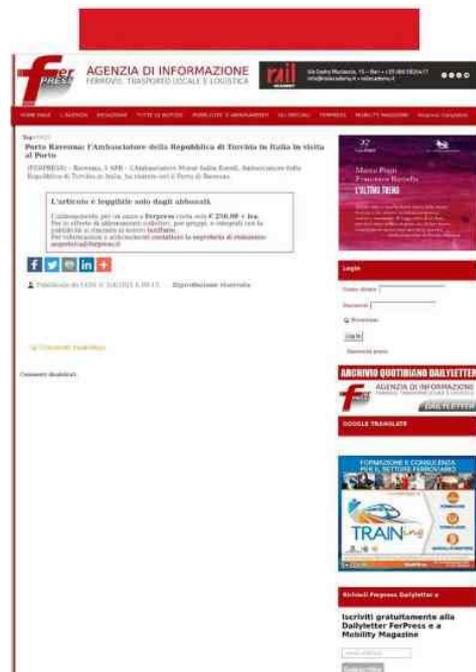
### Nuovo accordo fra Sapis e Vesco per lo sbarco di argille a Ravenna

Sapis e Vesco Clays Italy hanno annunciato di aver stipulato un accordo di collaborazione per la movimentazione delle argille nel porto di Ravenna. Vesco Clays Italy è la filiale italiana di Vesco, azienda che estrae dalle proprie cave in Ucraina 3 milioni di tonnellate d'argilla l'anno esportate in 25 paesi, uno dei principali produttori ed esportatori al mondo e il primo fornitore di materie prime per le aziende ceramiche. Il Gruppo Sapis, invece, sbarca annualmente nei suoi terminal oltre 2,5 milioni di tonnellate di materiali inerti per l'industria ceramica, costituendo il primo operatore italiano nel settore. Sapis ha realizzato negli ultimi anni importanti investimenti per ottimizzare la movimentazione delle argille, tra cui nuovi magazzini per lo stoccaggio, uno dei quali sarà destinato in esclusiva a Vesco. Le argille provenienti via mare dall'Ucraina, dopo lo stoccaggio e la prima lavorazione di sminuzzatura, saranno smistate via camion e treno alle imprese del comprensorio ceramico emiliano. Una nota spiega infine che Sapis e Vesco condividono un convinto impegno per lo sviluppo sostenibile, sia riducendo al minimo l'impatto ambientale delle rispettive attività, sia realizzando progetti formativi e sociali.



**Porto Ravenna: l' Ambasciatore della Repubblica di Turchia in Italia in visita al Porto**

(FERPRESS) **Ravenna**, 1 APR L'Ambasciatore Murat Salim Esenli, Ambasciatore della Repubblica di Turchia in Italia, ha visitato ieri il **Porto di Ravenna**. L'Ambasciatore, accompagnato dal Console Generale Onorario Maurizio Mauro, è arrivato alla sede dell'Autorità Portuale di **Ravenna** in mattinata ed ha incontrato il Presidente Daniele Rossi ed il Segretario Generale Paolo Ferrandino, insieme a Riccardo Sabadini e Mauro Pepoli, rispettivamente Presidente ed Amministratore Delegato di SAPIR. Dopo l'incontro, durante il quale sono stati illustrati i progetti di sviluppo del **Porto di Ravenna** in corso e di prossima realizzazione, l'Ambasciatore ha visitato lo scalo ravennate navigando sul rimorchiatore Alberoni lungo il Canale Candiano insieme anche al Comandante in seconda della Capitaneria di **Porto Direzione Marittima di Ravenna**: Capitano di Vascello Giovanni Greco. La Turchia è da sempre un importante interlocutore per il **Porto** che movimentata traffici significativi con questo Paese. E' stato quindi importante avere l'opportunità di raccontare all'Ambasciatore Murat Salim Esenli le azioni che si stanno portando avanti, nel quadro del progetto integrato di Hub Portuale, per illustrare le nuove potenzialità che il **Porto di Ravenna** avrà e grazie alle quali sarà in grado di raccogliere le sfide della competitività globale dei prossimi anni.



# Informare

## Ravenna

### Lo scorso febbraio il traffico nel porto di Ravenna è diminuito del -10,3%

Nel primo bimestre del 2021 il calo è stato del -3,4% Lo scorso febbraio nel porto di Ravenna il traffico delle merci è stato di 1,8 milioni di tonnellate, con una riduzione del -10,3% sul febbraio 2020, di cui 1,5 milioni di tonnellate allo sbarco (-11,8%) e 288mila tonnellate all' imbarco (-1,4%). Se il più consistente volume di traffico, quello delle rinfuse solide, ha registrato una crescita del +4,6% essendo state movimentate complessivamente 804mila tonnellate di carichi, le altre tipologie di merci sono risultate in calo. I carichi containerizzati hanno totalizzato 192mila tonnellate (-7,6%), i rotabili 121mila tonnellate (-5,8%) e le altre merci varie 382mila tonnellate (-26,3%). Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 185mila tonnellate di prodotti petroliferi (-8,2%) e 98mila tonnellate di altri carichi (-39,6%). Nel primo bimestre del 2021 il porto ravennate ha movimentato un totale di 3,7 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -3,4% sui primi due mesi dello scorso anno.

The screenshot shows the infomARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and infomARE. The main headline reads: "Lo scorso febbraio il traffico nel porto di Ravenna è diminuito del -10,3%". Below this, there is a sub-headline: "Nel primo bimestre del 2021 il calo è stato del -3,4%". The article text follows, detailing the port's performance in February 2021 compared to February 2020. A search bar is visible at the bottom of the page with the text "Cerca il tuo albergo" and a search button. At the very bottom, there is contact information for infomARE: "Piazza Matteotti 1/3 - 48123 Genova - (ITALIA) tel.: 010.2402122. fax: 010.2510708. e-mail".

## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

### Marina di Carrara

l' economia del mare

## Porto: turismo e nautica a braccetto Nessun ampliamento a est del Carrione

L' assessore Andrea Raggi ribadisce i punti del programma: sono in sintonia con quanto ribadito dall' Autorità portuale

LUCA BARBIERI

CARRARA. Il futuro del porto, ma anche del territorio e dell' economia di Marina di Carrara.

Ne ha parlato il presidente dell' **Autorità portuale** e nel dibattito si inserisce anche l' assessore alle attività marittime Andrea Raggi.

l' **autorità** portuale Nessun ampliamento a est della foce del torrente Carrione, ma anche il porticciolo turistico e il capitolo sulla nautica.

Sono alcuni dei punti del nuovo piano regolatore per lo scalo marinello presentato nei giorni scorsi dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva.

il comune Tasselli sui quali ritorna l' assessore Andrea Raggi che ha tra le deleghe quella per l' economia del mare.

«Il piano illustrato nei giorni scorsi, frutto del confronto con l' amministrazione comunale, conferma l' idea di porto che abbiamo sempre sostenuto. Quella cioè di una infrastruttura in grado di conciliare le varie vocazioni del territorio (nautica, commerciale e turistica) e le esigenze della città (sicurezza idraulica, ambientale e vivibilità del litorale)», fa notare.

«Come abbiamo sempre detto - rimarca - non ci sarà alcun ampliamento a est della foce del Carrione mentre avremo una riqualificazione generale del litorale, anche per effetto delle opere previste dal Waterfront, con la valorizzazione di percorsi già molto amati dai cittadini, penso ovviamente alla passeggiata sulla diga foranea (il quarto lotto, ndc).

Direi che una delle grandi novità è che il piano, per la prima volta, prevede uno spazio espressamente e formalmente riservato alla nautica, con un nuovo porticciolo turistico, il travel lift per le aziende e un attracco dedicato», aggiunge l' assessore.

Un futuro, per il porto di Marina di Carrara, tradotto nel piano con meno consumo di suolo rispetto a quello previsto dal piano regolatore del 1981 (che è ancora vigente) e da quello proposto nel 2015 (e mai passato però), come abbiamo scritto. Piano regolatore, ma anche - come anticipa lo stesso Raggi - l' attesa per i primi cantieri del Waterfront.

All' orizzonte, entro la fine dell' anno, potrebbero infatti spuntare i primi cartelli "work in progress", a riguardo, lungo la passeggiata del molo tagliando così il nastro simbolico dell' intervento del lotto 4, primo ambito a partire nel cronoprogramma fornito dall' **Autorità Portuale**.

Un progetto molto atteso, il Waterfront, dalla città e con un costo che supera i 35 milioni di euro per un intervento complessivo destinato davvero a ridisegnare l' interfaccia città-porto e più generalmente l' assetto marinello. Insomma, un primo intervento che riguarderà per un anno e mezzo (questi i tempi stimati del cantiere) la passeggiata con un restyling che porterà il percorso completamente rialzato e vista mare. Dopodiché il passo successivo, sempre da progetto, come abbiamo più volte detto, quello dei due ambiti che metteranno mano all' ingresso allo scalo e quindi



alla viabilità del litorale, a partire da viale Colombo.

Più lunghi i tempi per i lotti rimanenti nei quali è da anni suddiviso nelle carte il Waterfront: il quinto lotto, l' area dell' ex Simposio con un' area verde; ma anche il terzo che è l' ambito che probabilmente cambierà maggiormente il rapporto con la città e per questo al centro di osservazioni e percorsi d'



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

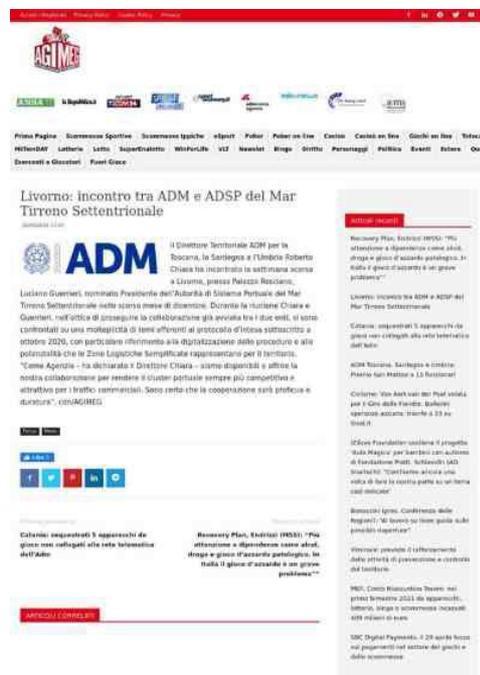
---

ascolto per coinvolgere più soggetti. Parliamo del lotto 3: con una vera e propria area "movida" pronta a "traslocare" da via Rinchiosa andando verso il mare a suon di locali.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

### Livorno: incontro tra ADM e ADSP del Mar Tirreno Settentrionale

Il Direttore Territoriale ADM per la Toscana, la Sardegna e l' Umbria Roberto Chiara ha incontrato la settimana scorsa a Livorno, presso Palazzo Rosciano, Luciano Guerrieri, nominato Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** nello scorso mese di dicembre. Durante la riunione Chiara e Guerrieri, nell' ottica di proseguire la collaborazione già avviata tra i due enti, si sono confrontati su una molteplicità di temi afferenti al protocollo d' intesa sottoscritto a ottobre 2020, con particolare riferimento alla digitalizzazione delle procedure e alle potenzialità che le Zone Logistiche Semplificate rappresentano per il territorio. 'Come Agenzia - ha dichiarato il Direttore Chiara - siamo disponibili a offrire la nostra collaborazione per rendere il cluster **portuale** sempre più competitivo e attrattivo per i traffici commerciali. Sono certo che la cooperazione sarà proficua e duratura'. [cdn/AGIMEG](#).



## AdSP Livorno, al via il progetto per un'area a basse emissioni inquinanti (ECA) nel Mediterraneo

LIVORNO - Supportare studi e ricerche per la realizzazione nel Mediterraneo di un'area "Emission Control Area " (ECA) ovvero a basse emissioni di inquinanti atmosferici. Sono questi gli obiettivi del progetto europeo LIFE4MEDECA, finanziato dal programma LIFE-Preparatory Projects del 2020, e coordinato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale (porti di Livorno, Piombino, isola d'Elba e Capraia). Il progetto prevede una durata di 3 anni (2021-2023) e azioni mirate ad approfondire e illustrare i benefici derivanti dalla riduzione dell'inquinamento atmosferico nel Mediterraneo, coinvolgendo, anche attraverso dimostrazioni sul campo e forum di analisi, i Paesi della Sponda Sud del Mediterraneo. Lo fa sapere l'AdSP MTS in una nota. Elemento cruciale dell'iniziativa, è l'interlocuzione con oltre 50 stakeholder rilevanti del settore (autorità pubbliche e regolatorie, compagnie di navigazione, comunità locali, associazioni industriali) ai fini della realizzazione dell'area Emission Control Area- ECA. LIFE4MEDECA dispone di 1,6 milioni di euro finanziamenti garantiti, oltre che dal programma LIFE, anche dal ministero italiano della Transizione Ecologica, da quello francese del Mare, dal dicastero delle Infrastrutture e della Gestione del Mare dei Paesi Bassi, nonché dal ministero spagnolo della Mobilità e dei Trasporti. Il piano di attività prevede studi a supporto dell'impatto economico, regolatorio e ambientale derivante dall'adozione dell'area ECA nel Mediterraneo, tenendo conto del processo di ampliamento di questa area ai Paesi Mediterranei, rispetto agli accordi che nel periodo 2021-2023 saranno presi dai Paesi interessati nell'ambito del COP21. La centralità strategica del progetto, che vede la qualificata partecipazione di enti italiani ed esteri (CIMNE, ISL, CNR, UNIMAR, GTD, MDI), è stata anche evidenziata dal Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri, nel messaggio di apertura della prima riunione degli stakeholder tenutasi il 30 marzo. «I temi affrontati da LIFE4MEDECA riguardano questioni su cui l'Autorità di Sistema portuale deve intervenire e crescere, per affrontare a livello locale sfide che si pongono come prioritarie su scala globale. Occorre quindi agire per tempo per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica e in questo senso il coordinamento dell'AdSP del progetto LIFE4MEDECA dimostra l'importanza dei temi della sostenibilità e transizione energetica, per definire policy utili ai fini della pianificazione strategica e della gestione delle operazioni portuali». La prima riunione virtuale del gruppo si è aperta con il messaggio di apprezzamento di Karima Delli (presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo) e ha visto la partecipazione di rappresentanti dai ministeri finanziatori di Italia, Francia, Paesi Bassi e Spagna, dell'European Maritime Safety Agency- EMSA, per la direzione generale Ambiente della Commissione europea, nonché di esperti provenienti da diversi Paesi mediterranei ed europei. A chiusura dei lavori, l'intervento di Riccardo Rigillo, direttore della direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura del ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, a evidenziare anche l'importanza e l'impatto dell'area ECA sul settore della pesca.



**Progetto per supportare la creazione di un' area a controllo di emissioni nel Mediterraneo**

Ha preso il via, con il coordinamento dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** Ridurre l' inquinamento atmosferico nel Mediterraneo. È questo l' obiettivo del progetto LIFE4MEDECA, finanziato nell' ambito del bando del programma LIFE, Preparatory Projects del 2020 e coordinato dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, che avrà durata 3 anni (2021-2023). L' iniziativa coinvolge oltre 50 stakeholder rilevanti del settore (**autorità** pubbliche e regolatorie, compagnie di navigazione, comunità locali, associazioni industriali) ai fini della realizzazione di un' area a basse emissioni di inquinanti atmosferici nel Mediterraneo (Emission Control Area-ECA). LIFE4MEDECA dispone di 1,6 milioni di euro finanziamenti garantiti, oltre che dal programma LIFE, anche dal Ministero italiano della Transizione Ecologica, da quello francese del Mare, dal Dicastero delle Infrastrutture e della Gestione del Mare dei Paesi Bassi, nonché dal Ministero spagnolo della Mobilità e dei Trasporti. Il piano di attività prevede studi a supporto dell' impatto economico, regolatorio e ambientale derivante dall' adozione dell' area ECA nel Mediterraneo, tenendo opportunamente conto del processo di ampliamento di questa area ai Paesi mediterranei, rispetto agli accordi che nel periodo 2021-2023 saranno presi dai Paesi interessati nell' ambito del COP21.



## LIFE4MEDECA: benefici della riduzione dell'inquinamento

*Coinvolti i paesi della sponda Sud del Mediterraneo*

Redazione

LIVORNO LIFE4MEDECA, il progetto finanziato dal Bando del programma LIFE, preparatory projects del 2020, e coordinato dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale cercherà di approfondire e illustrare i benefici derivanti dalla riduzione dell'inquinamento atmosferico nel Mediterraneo, coinvolgendo, anche attraverso dimostrazioni sul campo e forum di analisi, i paesi della sponda Sud del Mediterraneo. L'iniziativa, che avrà durata di tre anni, prevede l'interlocuzione con oltre 50 stakeholder rilevanti del settore ai fini della realizzazione di un'area a basse emissioni di inquinanti atmosferici nel Mediterraneo (Emission control area- Eca). LIFE4MEDECA dispone di 1,6 milioni di euro finanziamenti garantiti, oltre che dal programma LIFE, anche dal ministero della Transizione Ecologica, da quello francese del Mare, dal dicastero delle Infrastrutture e della Gestione del Mare dei Paesi Bassi, nonché dal ministero spagnolo della Mobilità e dei Trasporti. Il piano di attività prevede studi a supporto dell'impatto economico, regolatorio e ambientale derivante dall'adozione dell'area Eca nel Mediterraneo, tenendo opportunamente conto del processo di ampliamento di questa area ai Paesi Mediterranei, rispetto agli accordi che nel periodo 2021-2023 saranno presi dai Paesi interessati nell'ambito del COP21. Il presidente dell'AdSp Luciano Guerrieri ha voluto sottolineare la centralità strategica del progetto, che vede la qualificata partecipazione di enti italiani ed esteri: I temi affrontati da LIFE4MEDECA riguardano questioni su cui l'Autorità di Sistema portuale deve intervenire e crescere, per affrontare a livello locale sfide che si pongono come prioritarie su scala globale. Occorre quindi agire per tempo per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica e in questo senso il coordinamento dell'AdSp del progetto LIFE4MEDECA dimostra l'importanza dei temi della sostenibilità e transizione energetica, per definire policy utili ai fini della pianificazione strategica e della gestione delle operazioni portuali. La prima riunione virtuale del gruppo si è aperta con il messaggio di apprezzamento di Karima Delli, presidente della Commissione Trasporti del Parlamento europeo e ha visto la partecipazione di rappresentanti dai ministeri finanziatori di Italia, Francia, Paesi Bassi e Spagna, dell'European maritime safety agency, per la Direzione generale Ambiente della Commissione europea, nonché di esperti provenienti da diversi Paesi mediterranei ed europei. A chiusura dei lavori, l'intervento del dott. Riccardo Rigillo, direttore della Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura del ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali, a evidenziare anche l'importanza e l'impatto dell'area ECA sul settore della pesca.



Parte il progetto LIFE4MEDECA

di Redazione Port News

Approfondire e illustrare i benefici derivanti dalla riduzione dell' inquinamento atmosferico nel Mediterraneo, coinvolgendo, anche attraverso dimostrazioni sul campo e forum di analisi, i Paesi della Sponda Sud del Mediterraneo. E' questo l' obiettivo del progetto LIFE4MEDECA , finanziato sul Bando del programma LIFE, Preparatory Projects del 2020, e coordinato dall' **Autorità** di **Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale** (porti di Livorno, Piombino, isola d' Elba e Capraia). Elemento cruciale dell' iniziativa, che avrà durata 3 anni (2021-2023), è l' interlocuzione con oltre 50 stakeholder rilevanti del settore (**autorità** pubbliche e regolatorie, compagnie di navigazione, comunità locali, associazioni industriali) ai fini della realizzazione di un' area a basse emissioni di inquinanti atmosferici nel Mediterraneo (Emission Control Area-ECA). LIFE4MEDECA dispone di 1,6 milioni di euro finanziamenti garantiti, oltre che dal programma LIFE, anche dal Ministero italiano della Transizione Ecologica, da quello francese del Mare, dal Dicastero delle Infrastrutture e della Gestione del Mare dei Paesi Bassi, nonché dal Ministero spagnolo della Mobilità e dei Trasporti. Il piano di attività prevede studi a supporto dell' impatto economico, regolatorio e ambientale derivante dall' adozione dell' area ECA nel Mediterraneo, tenendo opportunamente conto del processo di ampliamento di questa area ai Paesi Mediterranei, rispetto agli accordi che nel periodo 2021-2023 saranno presi dai Paesi interessati nell' ambito del COP21. La centralità strategica del progetto, che vede la qualificata partecipazione di enti italiani ed esteri (CIMNE, ISL, CNR, UNIMAR, GTD, MDI), è stata anche evidenziata dal Presidente dell' **Autorità** di **Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale**, Luciano Guerrieri, nel messaggio di apertura della prima riunione degli stakeholder tenutasi il 30 marzo. «I temi affrontati da LIFE4MEDECA riguardano questioni su cui l' **Autorità** di **Sistema portuale** deve intervenire e crescere, per affrontare a livello locale sfide che si pongono come prioritarie su scala globale. Occorre quindi agire per tempo per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica e in questo senso il coordinamento dell' AdSP del progetto LIFE4MEDECA dimostra l' importanza dei temi della sostenibilità e transizione energetica, per definire policy utili ai fini della pianificazione strategica e della gestione delle operazioni portuali».



## Emissioni inquinanti nei porti, piano per ridurle

LIVORNO - Approfondire e illustrare i benefici derivanti dalla riduzione dell'inquinamento atmosferico nel Mediterraneo, coinvolgendo, anche attraverso dimostrazioni sul campo e forum di analisi, i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo. Si tratta del progetto Life4Medeca, finanziato sul Bando del programma Life, Preparatory Projects del 2020, e coordinato dall' **Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale** (porti di Livorno, Piombino, isola d' Elba e Capraia). L' iniziativa, dalla durata di 3 anni e un finanziamento di 1,6 milioni di euro, prevede il coinvolgimento di oltre 50 stakeholder rilevanti del settore come **autorità** pubbliche e regolatorie, compagnie di navigazione, comunità locali e associazioni industriali ai fini della realizzazione di un' area a basse emissioni di inquinanti atmosferici nel Mediterraneo (Emission Control Area- ECA). I fondi in campo, oltre che dal programma Life, provengono anche dal Ministero italiano della Transizione Ecologica, da quello francese del Mare, dal Dicastero delle Infrastrutture e della Gestione del Mare dei Paesi Bassi, nonché dal Ministero spagnolo della Mobilità e dei Trasporti.



## Informazioni Marittime

Livorno

### Livorno, nuova procedura per la gestione del Varco Ferrovia Donegani

*Il provvedimento punta a risolvere tutte le problematiche relative al transito dei treni, eliminando i lunghi tempi di attesa*

Nel **porto** di **Livorno**, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in collaborazione con l' Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza, ha messo a punto la procedura per la gestione del Varco Ferrovia Donegani . Unitamente a quanto già realizzato per gli altri varchi ferroviari Darsena Toscana e Galvani, la nuova procedura punta a risolvere tutte le problematiche operative relative al transito dei convogli ferroviari, eliminando i lunghi tempi di attesa che ad oggi hanno creato danni economici e di immagine allo scalo livornese. Sulla base delle prescrizioni contenute nel documento, rende noto l' Authority portuale, i terminalisti di riferimento dovranno realizzare un sistema di videosorveglianza nei pressi del varco ferroviario collegato alle postazioni della Guardia di Finanza a quella degli uffici dell' AdSP. I terminalisti dovranno inoltre mettere a disposizione dell' Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza una serie di informazioni utili alle verifiche necessarie. In particolare i terminalisti dovranno inviare, almeno due ore prima della manovra, l' elenco dei vagoni e della merce in transito. Il documento stabilisce la procedura operativa di gestione del cancello, dando passo dopo passo tutte le necessarie indicazioni da seguire dall' inizio al termine della manovra in modo così da rendere il varco operativo h 24. La procedura è stata condivisa con Marterneri Spa e C.I.L.P. Srl, Mercitalia Rail Srl, Mercitalia S. & T. Srl., **Porto** di **Livorno** 2000 Srl e il Corpo Vigili Giurati.



## Porto di Livorno, nuova procedura per la gestione del Varco Ferrovia Donegani

**Livorno**, 1 aprile 2021 - L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in collaborazione con l' Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza, ha messo a punto la procedura per la gestione del Varco Ferrovia Donegani. Unitamente a quanto già realizzato per gli altri varchi ferroviari Darsena Toscana e Galvani, la nuova procedura risolve tutte le problematiche operative relative al transito dei convogli ferroviari, eliminando i lunghi tempi di attesa che ad oggi hanno creato danni economici e di immagine al **porto** di **Livorno**. Sulla base delle prescrizioni contenute nel documento, i terminalisti di riferimento dovranno realizzare un sistema di videosorveglianza nei pressi del varco ferroviario collegato alle postazioni della Guardia di Finanza a quella degli uffici dell' AdSP. I terminalisti dovranno inoltre mettere a disposizione dell' Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza una serie di informazioni utili alle verifiche necessarie. In particolare i terminalisti dovranno inviare, almeno due ore prima della manovra, l' elenco dei vagoni e della merce in transito. Il documento stabilisce la procedura operativa di gestione del cancello, dando passo dopo passo tutte le necessarie indicazioni da seguire dall' inizio al termine della manovra in modo così da rendere il varco operativo h 24. La procedura è stata condivisa con Marterneri Spa e C.I.L.P. Srl, Mercitalia Rail Srl, Mercitalia S. & T. Srl, **Porto** di **Livorno** 2000 Srl e il Corpo Vigili Giurati.



## Pisa non vuole la Darsena Europa?

Redazione

LIVORNO Il sindaco di Pisa Michele Conti ha presentato nei giorni scorsi un'analisi sull'impatto ambientale della Darsena Europa sul litorale pisano. Non siamo contrari allo sviluppo del porto -ha detto- ma quella infrastrutturazione ha bisogno di essere approfondita negli studi perchè si inserisce nell'area di un parco naturale e che dal punto di vista imprenditoriale è importante per gli stabilimenti balneari. Il sindaco di Livorno Luca Salvetti sottolinea in risposta che gli studi ambientali fatti dimostrano la fattibilità dell'opera nel rispetto ambientale.



## Lavoro portuale: audizione Guerrieri in Comune?

*Proposta del Pd per approfondire problematiche del lavoro portuale*

Redazione

LIVORNO Un'audizione in comune del presidente dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri, in merito alle problematiche del lavoro portuale e dell'organico porto è stata proposta dal segretario del Pd Livorno, Federico Mirabelli. Il Partito Democratico con una comunicazione nel Consiglio comunale ha infatti proposto prima la convocazione della III Commissione Consiliare e successivamente di un Consiglio comunale tematico per approfondire nel merito le problematiche del lavoro portuale e dell'organico porto. Come annunciato dal segretario Mirabelli, abbiamo deciso di fare questa proposta dopo aver appreso del presidio dei lavoratori Seatrag davanti alla sede dell'Autorità di Sistema portuale e soprattutto dopo aver letto alcune di dichiarazioni in merito all'assenza di regole e controlli nel settore della logistica e l'acquisizione di appalti senza applicare i contratti nazionali di settore. Quello del lavoro portuale è un tema che avevamo già in parte affrontato quando si discusse, circa un anno fa, un atto di indirizzo proposto dalla maggioranza e approvato dal Consiglio comunale. In particolare, ponemmo grande attenzione sul governo degli esuberi strutturali, sulla coesione sociale e sulla sicurezza e la salute dei lavoratori. L'Amministrazione comunale prosegue Mirabelli -, coerentemente con gli impegni presi, attraverso la cabina di regia aperta a tutta la comunità portuale, sta definendo, in questi giorni, un documento per un patto per il lavoro' che sarà sottoscritto nei prossimi giorni. Questo documento rappresenterà sicuramente un punto di partenza per il lavoro che dovrà fare l'Autorità di Sistema Portuale viste le competenze assegnate dalla legge. Da qui nasce l'esigenza di sentire in audizione il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale sull'organizzazione del lavoro che rientra tra priorità del suo mandato. Su questo tema continua l'impegno del Partito Democratico come avvenuto nei mesi precedenti grazie anche all'iniziativa del nostro deputato l'On. Andrea che con un suo emendamento sbloccò le risorse nella legge di bilancio, a costo invariato, per destinare aiuti anche alle imprese art. 16 oltre ai già previsti aiuti per l'art. 17.



## Porto, accordo firmato: pronto a partire il progetto che unisce il Mediterraneo

L' INIZIATIVA Gli operatori portuali fanno squadra per promuovere la logistica. Ha ottenuto piena condivisione da parte della neonata Comunità logistica portuale degli scali del Lazio il progetto europeo denominato Yep Med, che imposterà la piattaforma per la gestione della cooperazione con l' obiettivo di contribuire allo sviluppo e alla crescita economica del settore della logistica e dei trasporti nel bacino di utenza della rete dell' **Autorità Portuale**. Sono circa 20, al momento, operatori ed enti che hanno aderito, testimoniando la fiducia sia sul progetto che sull' operato dell' ente. Le principali aree di formazione sono il commercio estero, lo sviluppo sostenibile, la spedizione merci, il trasporto intermodale, la logistica portuale e la logistica di distribuzione. Un accordo quello tra gli addetti del cluster portuale che viaggia di pari passo con i progetti legati alla formazione degli studenti che avranno modo di apprendere sul campo logistica e trasporti. Soddisfatto il Presidente dell' Adsp Pino Musolino per la condivisione unanime degli stakeholder. «Ho già avuto modo di sottolineare spiega Musolino - quanto sia importante, soprattutto in questo momento storico, puntare sulla formazione specifica del capitale umano, principalmente giovani e donne, per accrescere le competenze di ogni singolo operatore investito all' interno del porto. E per far sì che ciò possa accedere c' è assoluto bisogno di rafforzare la cooperazione tra soggetti che, su base volontaria, come è avvenuto quest' oggi, siano disponibili a costruire una strategia comune per contribuire, attraverso lo sviluppo delle professionalità, alla competitività del porto. Insieme alla Comunità logistica portuale che si è appena costituita, riusciremo a costruire una strategia globale in relazione allo sviluppo e alla formazione delle risorse umane che dovranno essere in linea con le variabili di mercato.

Per raggiungere questi obiettivi aggiunge il numero uno di Molo Vespucci - lavoreremo a stretto contatto con istituti di formazione specializzati e stabiliremo partenariati nazionali e transnazionali per lo scambio di conoscenze e migliori pratiche. Attraverso la creazione di futura forza lavoro qualificata riusciremo a migliorare l' efficienza e la competitività della Comunità logistica dei porti laziali». La Comunità composta da operatori portuali, associazioni e istituzioni, terrà incontri periodici, coordinati dai rappresentanti dell' **Autorità Portuale**. Ci sarà un programma generale che includerà un calendario annuale di incontri.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Fumi dalle navi in porto, si moltiplicano le segnalazioni

Verifiche costanti della Capitaneria che non ha proceduto a denunce o sanzioni CIVITAVECCHIA - Sarà per la presenza di tante navi in sosta nello scalo. Sarà per il cielo terso di questi giorni. Fatto sta che, nelle ultime ore, si sono moltiplicate le segnalazioni per la presenza di fumi dalle navi in porto. Una presenza testimoniata dalle tante fotografie pubblica soprattutto sui social. Lunghe strisce di colore scuro, soprattutto in concomitanza con le manovre di attracco e partenza dei traghetti. «Non si può più accettare una situazione del genere» scrivono alcuni cittadini indignati. Il controllo sulla quantità e sulla qualità delle emissioni inquinanti da parte della Capitaneria di porto è costante e quotidiano. In realtà, infatti, in questi giorni non risultano denunce o sanzioni elevate nei confronti delle compagnie interessate. Vi sono state, come spesso accade, dei richiami alla 'moderazione' in ingresso ed uscita dal porto. Come spiegato proprio i tecnici della Guardia Costiera, le navi, anche all' ormeggio, sono tutte dotate ed hanno in funzione gli scrubber, dei filtri di ultima generazione in grado di rimuovere le sostanze inquinanti dai gas di scarico del motore, generando quindi un fumo che è, in buona parte, vapore acqueo, e che non va a sfiorare i limiti imposti dalla legge. Diverso il discorso per le Autostrade del Mare, con la maggior parte dei traghetti piuttosto datati, che non sono dotati di impianti di ultima generazione per abbattere l' emissione dei fumi. Certo, a vedere bene il colore in alcuni scatti, i dubbi restano, soprattutto alla luce della firma, recente, del 'Civitavecchia Blue Agreement', l' accordo tra l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Capitaneria di Porto, il Comune di Civitavecchia e le Compagnie di navigazione per attenuare gli effetti del fumo prodotto dalle navi presenti nello scalo. 'No al fossile', in questo senso, rilancia il progetto Porto Bene Comune «ad oggi, l' unica risposta credibile - spiegano - per eliminare totalmente le emissioni portuali, impedire la costruzione di nuove centrali e tutelare i posti di lavoro». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



### Vice ministra Bellanova a bordo di Msc Grandiosa

GAM EDITORI

1 aprile 2021 - L' On.le Senatrice Teresa Bellanova, Vice Ministra alle Infrastrutture e alla Mobilità sostenibili, ha compiuto ier mattina una visita istituzionale a bordo di MSC Grandiosa, la nave ammiraglia di MSC Crociere ormeggiata nel **Porto** di Civitavecchia. Al termine della visita, durante la quale la Vice Ministra ha avuto la possibilità sia di sperimentare il rigoroso "Protocollo di sicurezza e salute" di MSC Crociere, sia di dialogare con il Comandante della nave, il management della Compagnia, e con le autorità presenti, sull' attuale situazione e sull' importanza del settore crocieristico e dell' economia marittima per l' Italia, la Senatrice Bellanova ha dichiarato: "Quello crocieristico è, nel nostro Paese, un comparto in crescita che registra il favore dei turisti, investimenti mirati, volumi di traffico che nel 2019, dunque nel periodo pre-covid, hanno consolidato la crescita in atto. Un comparto che con i suoi 14 miliardi di euro di fatturato annuo, oltre 120 mila posti di lavoro diretti e indiretti, oltre 12 milioni di crocieristi all' anno, salari per circa 4 miliardi, rappresenta a giusta ragione un tassello rilevante di quella Blue Economy che per l' Italia vale il 3 % del Pil e che, come sistema-Paese, dobbiamo essere capaci di valorizzare sempre di più. Ricordando di essere tra le cinque più grandi economie blu del continente europeo, e con i nostri 8 mila chilometri di costa che ci rendono più simili a un' isola, direi che puntare sulla Blue Economy è un imperativo categorico, oltre che una scelta lungimirante per rafforzare antiche e nuove economie nel nome della sostenibilità. Anche nel turismo la sostenibilità dev' essere l' opzione strategica da privilegiare e radicare; una carta vincente a patto di tenere presente i tre pilastri della sostenibilità: sociale, ambientale, economico. Si tratta dunque di non disperdere gli importanti risultati raggiunti, frutto del lavoro e dell' impegno sinergico di tanti. È l' obiettivo a cui il Protocollo di salute e sicurezza messo a punto da MSC Crociere - accogliendo ed ampliando le prescrizioni già severe e puntuali delle autorità italiane, divenuto presto un riferimento ben oltre questo settore -, può sicuramente concorrere, rivelandosi a giusta ragione determinante. Garantire ai passeggeri crociere in piena sicurezza e tranquillità significa riattivare flussi importanti di viaggiatori, anche con particolare riferimento alle famiglie. Sicurezza, protezione e tranquillità devono essere le parole d' ordine del tempo che stiamo inaugurando".



## Travelnostop

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Bellanova a bordo di MSC Grandiosa: crociere fondamentali per economia

Teresa Bellanova, viceministra alle Infrastrutture e alla Mobilità sostenibili, è salita a bordo di MSC Grandiosa, nave ammiraglia di MSC Crociere ormeggiata nel Porto di Civitavecchia. La viceministra è stata accolta dal Country Manager Italia della Compagnia, Leonardo Massa, insieme alle autorità politiche e marittime locali rappresentate da Pino Musolino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, dal Capitano di Vascello Francesco Tomas, Capo del Compartimento marittimo di Civitavecchia, dal vicesindaco di Civitavecchia, Manuel Magliani, e da Daniele Barbieri, assessore con delega alle Partecipate, all' Innovazione tecnologica e al Personale del comune laziale. Al termine della visita, durante la quale la viceministra ha avuto la possibilità sia di sperimentare il 'Protocollo di sicurezza e salute' di MSC Crociere, sia di dialogare con il Comandante della nave, il management della compagnia, e con le autorità presenti, sull' attuale situazione e sull' importanza del settore crocieristico e dell' economia marittima per l' Italia, la Bellanova ha dichiarato:

"Quello crocieristico è, nel nostro Paese, un comparto in crescita che registra il favore dei turisti, investimenti mirati, volumi di traffico che nel 2019, dunque nel periodo pre-covid, hanno consolidato la crescita in atto. Un comparto che con i suoi 14 miliardi di euro di fatturato annuo, oltre 120 mila posti di lavoro diretti e indiretti, oltre 12 milioni di crocieristi all' anno, salari per circa 4 miliardi, rappresenta a giusta ragione un tassello rilevante di quella Blue Economy che per l' Italia vale il 3 % del Pil e che, come sistema-Paese, dobbiamo essere capaci di valorizzare sempre di più. È l' obiettivo a cui il Protocollo di salute e sicurezza messo a punto da MSC Crociere può sicuramente concorrere, rivelandosi a giusta ragione determinante. Garantire ai passeggeri crociere in piena sicurezza e tranquillità significa riattivare flussi importanti di viaggiatori, anche con particolare riferimento alle famiglie. Sicurezza, protezione e tranquillità devono essere le parole d' ordine del tempo che stiamo inaugurando". "L' Italia è stata, con MSC Crociere, il primo paese al mondo a comprenderlo e a far quindi ripartire il settore crocieristico grazie ad un Protocollo sanitario ancora oggi unico a livello internazionale, frutto della collaborazione tra la nostra Compagnia e le autorità italiane, che grazie alla sua efficacia e versatilità ci ha permesso di ospitare in assoluta sicurezza, negli ultimi mesi, quasi 60.000 turisti a bordo delle nostre navi", ha detto Gianni Onorato, CEO di MSC Crociere.



## Il Sole 24 Ore

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### L'Alta velocità Salerno-Reggio libererà anche Gioia Tauro

*Ferrovie. Giovannini invia in Parlamento il progetto Rfi: addio Avr, linea nuova, tracciato interno, costo massimo 20 miliardi. Prima tratta Battipaglia-Praja, due lotti nel Recovery: finita entro il 2030*

Giorgio Santilli

ROMA Sarà una linea di Alta velocità «vera», non un'Alta velocità di rete, con molte tratte di nuova costruzione, quella che collegherà i 405 chilometri fra Salerno e Reggio Calabria. Seguirà il «tracciato interno autostradale» e non quello costiero tirrenico né quello costiero ionico. Il costo stimato massimo - cioè nell'ipotesi che fosse realizzata tutta con linee di nuova costruzione - è di 20 miliardi, ma ci sarà invece una parte (ancora da definire quanto estesa) di potenziamento tecnologico sull'attuale rete.

Si partirà dalla tratta che da Battipaglia arriva a Praja, finanziata parzialmente (circa 1,8 miliardi) con il Recovery Plan su un costo complessivo di circa 8 miliardi. È la parte considerata strategica dell'intera operazione, 127 chilometri di cui 52 in galleria. Una seconda tratta che potrebbe entrare nel Recovery Plan è la nuova Galleria Santomarco che collega Paola a Cosenza, 18 chilometri, costo intorno al miliardo, ma soltanto se si riusciranno a contenere i tempi di realizzazione entro il 2026. Non semplicissimo visto che occorrerà una talpa che scava circa tre chilometri di galleria all'anno e che richiederà un anno e mezzo, più o meno, per essere costruita.

L'inserimento della linea Salerno-Reggio nel Recovery porterà con sé l'impegno del governo italiano a completare l'intera opera entro il 2030, ricorrendo anche a finanziamenti nazionali (certi) inseriti nel contratto di programma di Rete ferroviaria italiana. Un'attenzione particolare - anzi una vera priorità - sarà riservata allo «sbottigliamento» del porto di Gioia Tauro con l'eliminazione di una serie di colli di bottiglia che oggi rendono impossibile il passaggio dei treni lunghi necessari per le merci e l'avvio del progetto che consentirà di instradare i container verso la linea adriatica.

Proprio questo è uno dei motivi fondamentali che portano all'indicazione di preferenza per il «corridoio autostradale»: rendere possibile, lungo il tratto fra Battipaglia e Praja, all'altezza di Tarsia, uno switch verso Sibari.

Sono queste le indicazioni principali che si ricavano dal progetto di fattibilità tecnico economica sull'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria che è finalmente pronto per il viaggio che lo porterà da Porta Pia, dove hanno casa il ministero delle Infrastrutture e Rete ferroviaria italiana, alle commissioni parlamentari Trasporti di Camera e Senato, dove dovrebbe approdare il martedì dopo Pasqua (se non prima).

È una svolta storica dopo quindici anni di buoni propositi e annunci più o meno convinti, mai messi su carta, e un'infinità di resistenze, dentro e fuori i palazzi della politica trasportistica e ferroviaria italiana.

Rete ferroviaria italiana ha ultimato il progetto di fattibilità tecnico economica di «prima fase», che mette a confronto le varie soluzioni possibili e fattibili, le alternative lotto per lotto. Il lavoro è fatto per avviare una discussione parlamentare e - come ha già detto il ministro Enrico Giovannini - un grande dibattito pubblico (in primo luogo con i territori interessati) sulle soluzioni da scegliere e gli effetti che ciascuna produrrà in termini di costi e opportunità, ma al proprio interno contiene già le prime indicazioni chiare, da intrecciare con il Recovery Plan.

Detto altrimenti, il progetto di fattibilità deve per sua natura dare una panoramica ampia delle possibili





## Il Sole 24 Ore

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

soluzioni tecniche e dei relativi costi, ma al tempo stesso contiene già una serie di indicazioni che orientano le scelte successive (che dovranno essere prese entro la fine del 2021 se sarà rispettato il cronoprogramma).

Il progetto di fattibilità fu voluto fortemente (con un cambiamento di rotta decisivo) dall' ex ministra Paola De Micheli, che ne finanziò la realizzazione con il decreto legge del 19 maggio 2020 e dette l' incarico a Rfi per realizzarlo entro febbraio 2021.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

L'INTERVISTA GIANCARLO CANCELLERI SOTTOSEGRETARIO ALLE INFRASTRUTTURE

«Ci prepariamo al rilancio dei traffici mediterranei»

G.Sa.

«Stavolta si fa sul serio, è un' accelerazione importante. La Salerno-Reggio Calabria e le opere connesse al porto di Gioia Tauro servono al Mezzogiorno per lanciare tutta l' Italia nel terzo millennio.

Dobbiamo diventare da centro del Mediterraneo geografico centro del Mediterraneo commerciale. Queste infrastrutture ci serviranno a intercettare i traffici commerciali verso l' Africa che nel giro di quindici anni avranno una vera esplosione».

Giancarlo Cancelleri, sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibili di M5s, guarda con fiducia al piano per il Sud contenuto nel Recovery Plan. Non è un mistero che Cancelleri sia favorevole a prolungare la Salerno-Reggio Calabria verso il collegamento stabile dello Stretto di Messina, ma - dice - «lasciamo che la commissione ministeriale completi il lavoro». Nella valutazione positiva sul progetto Salerno-Reggio ci sono anche le opere per Gioia Tauro.

«Eliminando quella strozzatura per cui già firmammo un protocollo con Iole Santelli, trasformeremo finalmente Gioia Tauro in un porto di rete e non più di solo transhipment».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

PORTO Discusse con l' ammiraglio Agostinelli questioni fondamentali per il rilancio

### Nuove opportunità per l' approdo

*La senatrice Abate ringrazia l' autorità portuale di Gioia Tauro per la collaborazione*

LA senatrice del Gruppo Misto Rosa Silvana Abate, capogruppo della Commissione "Questioni Regionali" e della Commissione "Agricoltura", circa la notizia data ieri dell' affidamento dei lavori di installazione di colonnine multi servizi nel Porto di Corigliano Rossano coglie l' occasione per ringraziare tutta la struttura dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro guidata dall' Ammiraglio Andrea Agostinelli per la collaborazione istituzionale dimostrata in ogni occasione e per il lavoro che "insieme stiamo svolgendo".

«Proprio un mese fa - ricorda la senatrice Abate - facemmo il punto della situazione sulla costruzione della banchina crocieristica e su altre questioni fondamentali per il rilancio del porto. Dopo tre anni di lavoro alacre e senza sosta i risultati si iniziano a vedere: il porto era finito in una secca a causa delle decisioni scellerate della vecchia politica ma siamo riusciti a disincagliarlo e a dargli nuova vita. Ma non mi fermerò qui: l' obiettivo dice la senatrice Abate - è concludere le procedure di delimitazione/incameramento e lavorare all' ottenimento di un sistema di alaggio e varo che sarebbe fondamentale per tutta la storica marineria di Schiavonea.

Spero, soprattutto, che l' Amministrazione comunale di Corigliano-Rossano intervenga per porre fine alla questione dell' assenza di un sistema di raccolta dei rifiuti nello scalo.

Grazie al mio lavoro, il primo risultato che ottenni da senatrice per il mio territorio, fu quello di scongiurare la costruzione di un hotspot per l' accoglienza dei migranti proprio nel Porto di Corigliano-Rossano. Già allora venne certificato come la struttura di Schiavonea fosse completamente priva di un sistema di raccolta rifiuti.

Non esistevano (nel 2018) nemmeno gli appositi contenitori per la raccolta differenziata (plastica) e dei rifiuti speciali (olio esausto). E ancora oggi (2021) mancano. Anche qui bisogna intervenire con celerità: il porto - rimarca infine la senatrice Abate - deve essere strategico per lo sviluppo dell' intera Sibaritide e per farlo deve essere una struttura moderna e all' avanguardia sotto tutti i punti di vista».



## Recuperare la Falce: ora, subito o mai più

*Possono esserci ingenti risorse a disposizione, non bastano i 10 milioni della Regione*

Lucio D' Amico Bisognerebbe alzarsi in volo, una volta nella vita, trasformarsi in un drone e librarsi tra l' azzurro del cielo e del mare, per scendere in picchiata sui tesori della Falce, come un falco sulla preda. Ma un falco buono, che anziché avventarsi sulla vittima designata, viene per liberarla. Bisognerebbe guardarla, almeno una volta nella vita, prima da terra, poi dal mare, quindi dal cielo, quella donna sfatta e sfigurata, eppure ancora bellissima, strega dai filtri velenosi e fata turchina, che risponde al nome di Zona falcata. Quando lo si riesce a fare, semplicemente a guardare con gli occhi di chi si sveglia per la prima volta sul pianeta, con lo stesso stupore del bimbo che chiede a papà e mamma «ma dov' è questa terra meravigliosa?», allora si capisce cosa abbiamo perduto finora. E viene spontaneo chiedersi: che razza di gente è quella che lascia le proprie perle in un porcile? Ma anche si capisce cosa si potrebbe ri-guadagnare, per noi e per le future generazioni.

È una di quelle sponde sud di cui potrebbe raccontare in versi e musica il cantastorie del Meridione, il bravissimo Eugenio Bennato. La sponda del

riscatto, lambita da uno dei mari più azzurri del mondo, con quella testimonianza di mito e di storia che si affaccia proprio sullo specchio d' acqua, sulla spiaggia dove un tempo si arenavano le navi in secca.

Ma non ci possiamo accontentare solo della poesia. E allora scendiamo giù, bruscamente, dopo questo volo bellissimo. E cominciamo a ragionare, su soldi, tempi, progetti, prospettive.

Quello che non riusciamo a capire è che finora si è parlato di tutto, in relazione al grande Piano nazionale di ripresa e resilienza, ma non della Falce.

Nel Recovery Fund sembra si voglia mettere veramente tutto - fuorché le grandi infrastrutture che veramente cambierebbero le sorti del Sud e della Sicilia - , ma non c' è un cenno alla Zona falcata. Eravamo rimasti fermi a 10 milioni, euro in più euro in meno: quelli promessi dal presidente Nello Musumeci. Dieci milioni che la deputata regionale del movimento Cinque Stelle, la messinese Valentina Zafarana aveva cercato di vincolare in un' apposita voce di bilancio nella Finanziaria, ma l' emendamento è stato bocciato. Ora si attende di sapere se quei 10 milioni esistono davvero e fanno parte di una specifica delibera della Giunta regionale. Musumeci ha certamente altro per la testa, per ora, ma guai se il suo Governo dovesse rimangiarsi quell' impegno solennemente assunto qualche settimana fa.

A cosa dovrebbero servire quei 10 milioni? È stato detto e ridetto: a progettare e realizzare il recupero della Real Cittadella. Nel frattempo, l' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto sta portando avanti il Piano di caratterizzazione delle aree, propedeutico alle operazioni di bonifica e disinquinamento dei terreni della Falce, purtroppo per decenni ammorbati da veleni sparsi a causa delle scellerate scelte politiche e pseudo-industriali del passato. Lo stesso Musumeci ha detto: 10 milioni sono solo il primo passo, per la riqualificazione di tutta la Zona falcata ne servono almeno 80-100. Bene. Ma perché non cercarli e metterli in campo subito, quei fondi? Perché non approfittare dell' occasione storica, non più ripetibile probabilmente, offerta dal Recovery Fund ma non solo, visto che ci sono anche tutti i Fondi strutturali che l' Europa ci ha dato e che la Sicilia non ha saputo spendere. Non ci sono alibi che tengano. Ora o mai più.



Venite qui. Da terra, dal mare, dal cielo. Volate come un drone in una mattina di primavera. E capirete cosa significa per Messina questo "luogo del cuore", la Falce da cui tutto ebbe inizio e sulla quale è scritto il nostro futuro.

---



## IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

### Porto di Palermo, Todaro (Osp): "Un' attrazione internazionale a misura di cittadino" | VIDEO

Marianna Grillo

Fra i cantieri più attivi e che non si sono mai fermati nonostante la pandemia e le restrizioni, ci sono sicuramente quelli che ruotano attorno al variegato mondo del porto di Palermo. L' Osp, Società operazioni servizi portuali si inserisce in questo contesto che propone una visione innovativa del complesso mondo del porto. Il presidente, Giuseppe Todaro ha fatto il punto sulle iniziative e sui lavori che non solo non si sono mai fermati ma che sono proseguiti consegnando alla città beni e servizi. Alla base di questo progetto c' è la sinergia con l' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e in particolare con il suo presidente, **Pasqualino Monti**. In coerenza con la linea di efficienza e nell' ottica di un effettivo cambio di passo culturale, la sfida è quella di ricreare il legame originario tra il porto e il cittadino. Per questa ragione, è importante puntare l' attenzione su quelle che sono tutte le attività che animano il porto. Lo stato di degrado e abbandono in cui versava il porto una volta, sembra ormai solo un ricordo e questo anche grazie all' impegno di Osp. All' attività di controllo che dal primo marzo tiene conto anche del presidio costante della Stazione Marittima, si affiancano altre iniziative che rendono le aree in questione più funzionali, gradevoli ed ecologiche. Fra i servizi più efficienti, c' è il sistema di raccolta rifiuti che è quasi pronto per lo step successivo con l' introduzione della raccolta differenziata. In generale, il cambiamento è tangibile. Lo si vede in generale dalla gradevolezza del contesto. Dalla pulizia alla manutenzione del verde, dai nuovi parcheggi fino a quella che è già diventata una piccola rivoluzione della mobilità interna al porto. Parliamo del servizio bus navetta che è già attivo da qualche mese. A bordo può salire chiunque, non soltanto i viaggiatori in possesso di un biglietto ma anche chi vuole muoversi e raggiungere tutte le zone interne fruibili al pubblico. "Il porto - spiega Todaro - si sta preparando nel suo complesso a diventare un' attrazione internazionale. E' un centro economico, muove economie trasversali. Stiamo lavorando per realizzare una barceloneta palermitana con un avamposto collegato e al servizio della città con locali tipici, un auditorium, un laghetto artificiale e tanto altro". L' implemento di servizi ha comportato ricadute economiche e occupazionali importanti. In un momento di crisi globale, Osp ha assunto 30 persone portando così l' organico a un totale di più di 100 dipendenti. Una spinta decisiva per future assunzioni, potrebbe arrivare già nei prossimi mesi. La speranza è che, in previsione della stagione estiva, si vada verso la riapertura di nuove attività che consentano l' inserimento di ulteriori figure professionali.. Infine, c' è molta attesa per la ripresa del turismo e del settore crocieristico. I cantieri aperti e gli operai al lavoro, sembrano inviare un messaggio chiaro a chiunque si trovi a passare dal porto. Un messaggio di concreto ottimismo che guarda al futuro. © Riproduzione Riservata.



## Il Secolo XIX

### Focus

più rimorchiatori per le mega navi, l' authority: «in trattativa con la cina»

### Suez, l' Egitto presenta il conto «Un miliardo di risarcimento»

SIMONE GALLOTTI

genova Hanno imparato la lezione, cominceranno a rinforzare le misure per garantire che il Canale non si blocchi più, ma gli egiziani non vogliono pagare tutto il conto. E così l' Authority del Canale è pronta a chiedere 1 miliardo di dollari per come risarcimento per i danni subiti dalla chiusura, dopo l' incidente della portacontainer Evergreen. Ma non è stato specificato a chi sarà presentata la maxi richiesta. Sei giorni senza navi valgono 14-15 milioni di dollari di entrate in meno al giorno, ma l' Egitto ha deciso di contare anche il rimborso delle spese per l' utilizzo di draghe e di rimorchiatori usati per disincagliare il cargo. «È un nostro diritto essere risarciti» ha tuonato l' ammiraglio Rabie, il capo dell' Authority del Canale. «Abbiamo messo in atto molti sforzi e molto lavoro per salvare la nave. Abbiamo perso entrate giornaliere. Ci meritiamo un risarcimento». Intanto ieri le navi in attesa di poter attraversare il Canale erano ancora 249, nonostante l' operazione per liberare la Ever Given sia stata completata tre giorni fa. Quelle che cercano di raggiungere il Mediterraneo sono 127 navi, mentre 122 aspettano di poter passare per la rotta verso l' Asia. A queste si aggiungono le duecento navi che hanno modificato la loro rotta a causa del blocco. Solo 87 navi sono transitate nel canale.

Il settore però è in pressing, perché vuole evitare che si possa ripetere un caso simile. Il gigantismo navale è ormai un dato di fatto e così il Canale si deve adeguare a nuovi e più alti standard di sicurezza. L' Egitto riceverà così due nuovi rimorchiatori, uno la prossima settimana e il secondo arriverà ad agosto, e servirà anche una nuova e potente draga. L' Authority ha anche annunciato una nuova trattativa con la Cina per l' acquisto di cinque nuovi rimorchiatori. La dimensione media della flotta mondiale è aumentata in modo esponenziale negli ultimi 15 anni, mentre quella dei mezzi di salvataggio non è cresciuta allo stesso ritmo, come ha fatto notare Peter Townsend, un veterano del settore assicurativo marittimo, parlando con la Reuters.

L' uso dei rimorchiatori per assistere navi di grandi dimensioni o consentire il transito solo durante le ore diurne sono due misure a cui stanno pensando, insieme ad un ampliamento della sezione meridionale del canale.

--



# Informazioni Marittime

## Focus

### Canale di Suez, la normalità non prima della prossima settimana

*Oggi si dovrebbe raggiungere la piena capienza. La coda dovrebbe evadersi entro domenica. Solo Maersk ha 50 navi in ritardo*

Lo sdoganamento del canale di Suez continua senza intoppi, dopo che lunedì la portacontainer Ever Given è stata disincagliata. Sulla base del flusso, Maersk ha calcolato che oggi si dovrebbe raggiungere la piena capacità del canale e la coda che si è formata nell'ultima settimana (arrivata superare i trecento mercantili) dovrebbe essere completamente evasa per la fine di questa settimana. In altre parole, la normalità del flusso merci legato allo shipping richiederà ancora qualche giorno per arrivare. Lunedì Maersk ha visto transitare 43 navi proprie, 66 il giorno successivo, 17 mercoledì, di cui tre di classe Tripla "E" da 18 mila TEU, 2 mila TEU in meno di Ever Given. L'effetto principale del blocco di sei giorni del canale di Suez è nella congestione dei porti. Centinaia di navi che hanno ritardato di diversi giorni l'arrivo nei porti significa che perlomeno questa settimana gli schedule gli approdi pianificati sono saltati e gli arrivi negli scali commerciali mediterranei e nordeuropei di navi provenienti da Suez stanno andando in ordine sparso, rendendo complicato il lavoro delle autorità portuali, dei servizi tecnico nautici e dei terminal portuali che le devono accogliere. «Non possiamo evitare un impatto significativo sulla capacità di trasporto nel breve periodo», spiega Maersk, «vi invitiamo a non considerare che la situazione sia risolta». Per questo motivo la compagnia marittima danese ha deciso di sospendere temporaneamente le prenotazioni veloci di tipo "spot", così come i contratti a breve termine almeno per questa settimana. La coda per entrare nel canale di Suez e il relativo ritardo nelle consegne delle spedizioni hanno un impatto concreto nella disponibilità delle attrezzature a terra nei terminal portuali e a bordo delle navi, e nella consegna dei container, sia pieni che vuoti. «La prossima sfida spiega Maersk è riportare i servizi alla normalità. Abbiamo circa 50 navi, se non di più, in ritardo per l'intera settimana, alcune ancora in attesa di entrare nel canale di Suez, e altre che stanno circumnavigando l'Africa». - credito immagine in alto



## L'Egitto chiede un miliardo di dollari di risarcimento per il blocco del Canale di Suez

Milano Un miliardo di dollari. A tanto ammonta il risarcimento che l'Egitto si appresta a chiedere per il blocco forzato del traffico nel Canale di Suez di quasi una settimana causato dalla gigantesca portacontainer Ever Given. La cifra è una stima approssimativa delle perdite legate alle tasse di transito, ai danni subiti per i lavori di dragaggio, al costo delle attrezzature e della manodopera, ha dichiarato l'ammiraglio Osama Rabie, capo dell'Authority del Canale di Suez, in un'intervista rilasciata ai media egiziani. Osama Rabie non ha specificato a chi l'Authority chiederà il risarcimento, aggiungendo però che la richiesta è un diritto dell'Egitto visto che l'incidente ha danneggiato la reputazione del Paese. La nave Ever Given battente bandiera panamense, gestita dalla compagnia taiwanese Evergreen e di proprietà della società giapponese Shoei Kisen Kaisha si è incagliata il 23 marzo nella parte meridionale del canale ed è stata liberata lunedì scorso. La compagnia Evergreen ha dichiarato ieri di non essere responsabile dei ritardi accumulati dal carico delle merce che stava trasportando. La nave e il suo carico, che secondo Osama Rabie valgono circa 3,5 miliardi di dollari, si trovano attualmente nel Great Bitter Lake, il Grande Lago Amaro, un largo bacino al centro del canale dove la nave è stata sottoposta a ispezioni tecniche. L'ammiraglio ha inoltre avvertito che la nave rimarrà nel Grande Lago Amaro fino al completamento delle indagini, aggiungendo che le autorità stanno conducendo le indagini e che hanno interrogato l'equipaggio della nave mercoledì scorso. Tuttavia, Osama Rabie ha puntualizzato che l'incidente e il conseguente risarcimento non dovrebbero avere ripercussioni legali: Un tale scenario è improbabile ha spiegato perché il nostro Paese ha un lungo rapporto di collaborazione con l'armatore. In merito anche l'agente di Evergreen in Egitto, Mohamed Bahaa, ha osservato che difficilmente ci saranno controversie finanziarie: in 40 anni, non è accaduto un solo caso di controversia tra Suez Canal Authority ed Evergreen. Tutti, inclusi noi, rispettiamo le regole della SCA. Fino a ieri, come ha segnalato ShipMag, erano ancora 292, di cui 142 dirette al Mar Rosso e 150 al Mediterraneo, le navi in attesa di passare il Canale di Suez. Per smaltire l'ingorgo in entrambe le direzioni, l'Authority ha previsto di raddoppiare i turni di lavoro. Alcune navi nei giorni scorsi hanno scelto di fare marcia indietro e circumnavigare il Capo di Buona Speranza per arrivare nel Mediterraneo, una deviazione di 9 mila chilometri che comporta almeno sette giorni aggiuntivi di viaggio. Secondo le stime della società Lloyd's List il blocco ha causato una perdita di 9,6 miliardi di dollari al giorno mentre per l'Egitto la cifra è stata pari a 12-14 milioni di dollari ogni 24 ore.



## Shipping Italy

### Focus

## Ever Given: tutti gli aspetti assicurativi connessi e conseguenti all'incaglio nel canale di Suez

Contributo a cura di Alberto Scala \*\* managing director P.L. Ferrari & Co Ferrara office Il recente incaglio di una delle navi più grandi al mondo nel Canale di Suez e il suo impatto immediato sul commercio marittimo tra Asia, Medio Oriente, Europa e la costa orientale degli Stati Uniti, porta a riflettere sull'impatto devastante che un incidente con il coinvolgimento di un singola nave possa avere sulla catena di approvvigionamento globale. Sorge inoltre una serie di domande sulla recuperabilità delle perdite subite da innumerevoli entità che vanno ben oltre il settore marittimo. Con una lunghezza di 1.312 piedi (400 metri) e con una stazza lorda di 220.000 tonnellate, la Ever Given da oltre 20.000 Teu è una delle più grandi navi in mare, tuttavia è in buona compagnia all'interno di una flotta mondiale in continua crescita di portacontainer di grandi dimensioni progettate per massimizzare l'efficienza e i costi. Con circa 19.000 transiti unidirezionali all'anno attraverso il Canale di Suez, circa il 12-13% di tutto il commercio globale passa attraverso questa cruciale arteria di 120 miglia (192 km), il che significa che anche il più piccolo ritardo può avere un impatto significativo sui mercati mondiali. Nonostante Ever Given sia stata rimessa a galla dopo soli sei giorni in situ, con un costo stimato per il commercio globale di 6-8 miliardi di dollari e con perdite apparentemente significative ancora da quantificare, non si può fare a meno di riflettere su quanto sia effettivamente recuperabile e come. Di seguito passiamo a indicare un riepilogo delle tipologie di danno e di inadempimenti legali che potrebbero emergere da questo evento in relazione ai vari interessi coinvolti e con un riferimento alle coperture assicurative in gioco. Copertura Corpo&Macchine : Eventuali danni fisici alla nave Compenso di Salvataggio Avaria Generale: in caso di dichiarazione di Avaria Generale, la partecipazione della quota nave in proporzione al valore della stessa a cui si aggiungono gli altri interessi in gioco (valore carico, bunker, valore dei container stessi e nolo se a rischio) Copertura P&I Nel presupposto che la Ever Given non possa invocare la forza maggiore, quale causa dell'incidente, le potenziali responsabilità che potrebbero essere indennizzate in base alle regole P&I sono le seguenti: Responsabilità per ostruzione al traffico: il blocco del traffico ha comportato una perdita di entrate per la Sca Suez Canal Authority (autorità che sovrintende al Canale di Suez) che certamente sarà quantificato e documentato. Al momento SCA ha dichiarato che il blocco del transito ha comportato un mancato incasso di pedaggi per circa 13 milioni di dollari al giorno. Anche le navi bloccate potranno chiedere i costi e le perdite subite per il ritardo, sempre nel presupposto che vi siano i presupposti legali e che queste navi dimostrino di avere subito delle perdite reali. Per le navi che invece hanno dovuto deviare la rotta e circumnavigare il Capo di Buona Speranza i presupposti per chiedere i danni alla Ever Given sono più complessi, tuttavia se riuscissero a ottenere un riconoscimento legale dei danni sofferti la copertura P&I della Ever Given coprirà anche tale esposizione. Le perdite pecuniarie delle navi bloccate in relazione a contratti futuri possono essere oggetto di reclamo al Club di P&I della Ever Given, ma la prova di tali perdite ci sembra alquanto difficile. Responsabilità verso il carico trasportato, sia per danni che per ritardi in particolare per le merci deperibili. Lo stesso discorso vale per le merci trasportate dalle navi in transito e bloccate all'interno del canale, sempre nel presupposto che i danni siano legalmente provati. Tuttavia bisogna ricordare che per i ritardi nella consegna delle merci molti contratti e anche molte polizze di carico contengono clausole di esenzione di responsabilità, a meno che il ritardo non sia imputabile a una specifica colpa nave. In caso di Avaria Generale l'assicurazione P&I viene coinvolta solo se dovessero esserci dei contributi del carico irrecuperabili a seguito di invocazione da parte degli interessi al carico





## Shipping Italy

### Focus

---

(proprietari o assicuratori della merce) per rottura del contratto di trasporto da parte dell'armatore (per esempio innavigabilità della nave all'inizio del viaggio). Danni fisici al canale e sue strutture: conseguenti all'incaglio della nave. Multe: su base discrezionale potrebbero essere rimborsate dal Club le multe imposte alla nave dall'autorità del canale o dalle autorità portuali. Trade Disruption, Strike & Delay cover: queste coperture assicurative garantiscono la perdita di nolo giornaliera a seguito di eventi particolari quali appunto chiusura e blocco di canali, porti e anche in relazioni ad eventi atmosferici etc. Di solito vi è una franchigia di 1 o 2 giorni. C'è da ricordare che in base alla Convenzione di Londra del 1976, emendata nel 1996, la Ever Given, come ogni tipo di nave, ha la possibilità di limitare il proprio debito per le responsabilità contratte in occasione di un viaggio, ad una somma limite che si aggira attorno a 32 milioni di dollari (dove si applica la Convenzione del 1976) o 114 milioni di dollari (dove si applica la modifica del 1996), tuttavia bisognerà vedere in quale giurisdizione verranno fatte le richieste di risarcimento per capire se tale limitazione sarà opponibile o meno. Tanto per cominciare la richiesta dell'Autorità del Canale di Suez (Sca) , che sarà alquanto elevata, non è soggetta ad alcuna limitazione in base al Regolamento stesso del Canale di Suez. Certamente nei prossimi giorni cominceremo ad avere un quadro più preciso delle richieste di risarcimento e di tutte le parti che entreranno in gioco, a secondo delle tipologie di danno subite e/o presunte e potremo essere più dettagliati sull' esposizione complessiva dei Clubs dell'International Group per questo evento storico.

## Dichiarata avaria generale per la Ever Given: il conto lo pagherà soprattutto il carico

Contributo a cura di Marco d'Oro \* \* Marine & aviation manager Gruppo Lercari Superata l'emergenza del blocco del canale, la proprietà di Ever Given ha dichiarato l'Avaria Generale, nominando Richard Hogg Lindley come liquidatore. Come noto, l'istituto dell'avaria generale prevede la ripartizione proporzionale dei danni e delle spese tra tutti i soggetti interessati al buon esito del viaggio marittimo. Sebbene sia molto difficile commentare la presenza dei presupposti della dichiarazione di avaria comune, nonché individuare se e quali spese potranno essere riconosciute al suo interno, possiamo sin da ora affermare che il conto sarà senz'altro salato. Il significativo divario tra il valore della merce a bordo (un ordine di grandezza molto approssimativo di 500 milioni di dollari) e quello della nave (nell'ordine dei 100 milioni) lascia intendere che larga parte di questo conto sarà a carico dei cargo interests. La stragrande maggioranza delle polizze merci sul mercato prevedono la copertura degli esborsi relativi all'avaria generale. In questa fase, quindi, gli assicuratori della merce dovranno rilasciare una garanzia di contribuzione denominata Average Guarantee, il cui importo verrà successivamente determinato dal liquidatore. Al momento gli assicuratori non sono in grado di quantificare la loro esposizione, non conoscendo il quantitativo di merce da loro assicurata a bordo di Ever Given. Il quadro completo si comporrà progressivamente nelle prossime settimane. Per i carichi non assicurati sarà necessario versare un deposito in denaro il cui ammontare verrà reso noto a brevissimo. Tale deposito rimarrà letteralmente bloccato per un lungo periodo, fino alla pubblicazione del regolamento finale dell'avaria. In assenza delle garanzie assicurative o del c.d. Cash Deposit i container non verranno rilasciati agli aventi diritto. E' quindi di fondamentale importanza che i soggetti interessati ad un pronto rilascio del carico si attivino per gli adempimenti del caso, in conformità con le istruzioni che sono state diramate dal liquidatore dell'avaria generale. RHL pubblicherà quotidianamente sul proprio sito internet un elenco dei container per i quali sono state esibite garanzie valide, che saranno pertanto rilasciati. A breve sapremo anche se il carico verrà coinvolto in un separato Salvage Claim, così come era avvenuto nel caso dell'incendio a bordo di Maersk Honam nel 2018.



## Shipping Italy

### Focus

## Scarpa (Fedespediti): Il gigantismo navale sta penalizzando tutto il settore dello shipping

La scelta di puntare sul gigantismo navale per sfruttare economie di scala sta penalizzando tutto il settore dello shipping. A dirlo è Andrea Scarpa, vicepresidente della federazione nazionale degli spedizionieri Fedespediti, secondo il quale l'incidente della Ever Given e il conseguente blocco del canale di Suez hanno rivelato agli occhi del mondo la fragilità della supply chain marittima. Una fragilità dovuta a colli di bottiglia naturali ma anche ad alcune precise strategie di mercato. Il vicepresidente della federazione con delega allo shipping ha così commentato la vicenda: Le compagnie di navigazione hanno stravolto la supply chain marittima mondiale. La scelta di puntare sul gigantismo navale per sfruttare economie di scala sta penalizzando tutto il settore dello shipping. Navi enormi hanno bisogno di scali idonei per essere accolte: questo costringe le autorità dei singoli paesi e i terminalisti ad adeguarsi con ingente impiego di risorse pubbliche e private. Secondo Scarpa questo tuttavia sembra non bastare: Il Canale di Suez, ampliato solo qualche tempo fa, è già troppo piccolo rispetto alle esigenze delle shipping line, le uniche a trarre vantaggio dalle economie di scala, visti gli spropositati aumenti dei noli degli ultimi mesi. Basti pensare alle barriere in ingresso imposte da questo trend: come ha fatto acutamente notare il presidente di Assiterminal, Luca Becce, nell'arco di una decina d'anni si è passati da 18 operatori a tre grandi Alleanze che controllano di fatto il mercato sulle principali tratte commerciali, soprattutto da e per l'Europa. È una situazione sulla quale operatori logistici e autorità dovrebbero riflettere, per non dover affrontare nuovamente una crisi come quella della scorsa settimana. Il vicepresidente degli spedizionieri italiani aggiunge che gli incidenti avvenuti negli ultimi mesi e che hanno causato perdite in mare di centinaia di Teu (anche senza il coinvolgimento di mega portacontainer) hanno messo in evidenza come, a seguito dei cambiamenti climatici, gli eventi atmosferici sono e saranno sempre più violenti. Questo in prospettiva comporterà maggior rischio, tanto più per le mega navi da 24.000 Teu ed oltre che, come risultato evidente nell'evento di Suez, sono molto sensibili ai venti a causa dell'enorme effetto vela', dovuto alle spropositate dimensioni dello scafo ma ancor più dei container imbarcati sopra coperta che arrivano fino all'ottavo tiro. Le parole di Scarpa hanno innescato la reazione di Gian Enzo Duci, vicepresidente di Confrasperto, che ha così commentato: Appare quantomeno singolare che a criticare le economie di scala generate dal gigantismo navale sia chi rappresenta l'unico soggetto che ne ha goduto negli scorsi 10 anni. Vale a dire gli spedizionieri.

