



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
venerdì, 09 aprile 2021**



## Prime Pagine

09/04/2021	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 09/04/2021	6
09/04/2021	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 09/04/2021	7
09/04/2021	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 09/04/2021	8
09/04/2021	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 09/04/2021	9
09/04/2021	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 09/04/2021	10
09/04/2021	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 09/04/2021	11
09/04/2021	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 09/04/2021	12
09/04/2021	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 09/04/2021	13
09/04/2021	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 09/04/2021	14
09/04/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 09/04/2021	15
09/04/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 09/04/2021	16
09/04/2021	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 09/04/2021	17
09/04/2021	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 09/04/2021	18
09/04/2021	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 09/04/2021	19
09/04/2021	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 09/04/2021	20
09/04/2021	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 09/04/2021	21
09/04/2021	<b>MF</b> Prima pagina del 09/04/2021	22

## Trieste

09/04/2021	<b>Il Piccolo (ed. Gorizia)</b> Pagina 24 Modello Ferriera per l'escavo in porto	<i>TIZIANA CARPINELLI</i> 23
------------	---	------------------------------

## Venezia

09/04/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 21 Costa Crociere farà tappa solo a Trieste Niente Venezia nelle prossime due stagioni	<i>GIULIO DE POLO</i> 25
------------	--	--------------------------

## Savona, Vado

09/04/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 22	<i>GIOVANNI VACCARO</i>	26
<hr/>			
Zespri rinnova con Reefer Il colosso della frutta fa sbarcare i kiwi a Vado			

## Genova, Voltri

09/04/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 6		27
<hr/>			
Mediterraneo a tutto gas (naturale liquefatto): Liguria nel piano			
09/04/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 13	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	28
<hr/>			
«La storia da sola non basta Addio per ora alla Libia ma con Msc svolteremo»			
08/04/2021	<b>Genova24</b>		30
<hr/>			
Sblocco Suez, rischio ingorgo a Genova: i trasportatori chiedono di estendere gli orari dei terminal			

## La Spezia

09/04/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 21	<i>L. IV.</i>	31
<hr/>			
Canale di Suez sbloccato: «Procedure più snelle»			
09/04/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 21	<i>LAURA IVANI</i>	32
<hr/>			
Contship si siede al tavolo per trattare la proroga della cassa integrazione			

## Livorno

09/04/2021	<b>Il Tirreno</b> Pagina 23	<i>MATTEO SCARDIGLI</i>	33
<hr/>			
Ecco il patto per il lavoro città-porto Bonciani: «Nuove professionalità»			
09/04/2021	<b>La Nazione</b> Pagina 18		34
<hr/>			
Sistema città -porto Firmato il Patto			
08/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		35
<hr/>			
Livorno, patto Comune-porto per il lavoro ad alta tecnologia			
08/04/2021	<b>Ship Mag</b>		36
<hr/>			
Livorno, firmato patto per il lavoro e la competitività del sistema città-porto			
08/04/2021	<b>Key4Biz</b>	<i>Paolo Anastasio</i>	37
<hr/>			
Digitalizzazione dei processi operativi e logistici al Porto di Livorno			
08/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Veziro Benetti</i>	42
<hr/>			
Il ruolo dell'industria nel sistema città-porto			

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/04/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 3		43
<hr/>			
Adsp: confermato Matteo Africano			

## Bari

08/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		44
<hr/>			
Sistema portuale di Bari cresce spinto dai rotabili			

## Brindisi

09/04/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 33	45
	«Interventi infrastrutturali ora tavolo di coordinamento»	
09/04/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 33	46
	Traguardo importante per il porto Mezzi pesanti, traffico in crescita	
09/04/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 11	47
	Sgravi Zes: pronta la bozza dell' atteso Kit localizzativo	
09/04/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 10	49
	«Il porto ha le carte in regola per entrare nella rete europea»	
09/04/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 10	51
	E intanto aumentano i traffici commerciali: più 17 per cento, nonostante la pandemia	
08/04/2021	<b>Ansa</b>	52
	Porti: Brindisi, in primi tre mesi 2021 transito mezzi +17,3%	
08/04/2021	<b>Brindisi Report</b>	53
	Porto, volumi del traffico in crescita anche a marzo nonostante la pandemia	
08/04/2021	<b>Brindisi Report</b>	54
	Brindisi porto Core: impegno unanime di istituzioni e associazioni di categoria	
08/04/2021	<b>Il Nautilus</b> <i>Redazione</i>	56
	Porto di Brindisi: continuano ad aumentare sensibilmente i volumi di traffico. Anche marzo fa registrare numeri in netta e significativa crescita, rispetto allo stesso periodo del 2019	
08/04/2021	<b>Informatore Navale</b>	57
	PORTO DI BRINDISI: CONTINUANO AD AUMENTARE SENSIBILMENTE I VOLUMI DI TRAFFICO	
08/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	58
	Aumenta il traffico nel porto di Brindisi	
08/04/2021	<b>Puglia Live</b>	59
	Porto di Brindisi: continuano ad aumentare sensibilmente i volumi di traffico	
08/04/2021	<b>Ship Mag</b>	60
	Brindisi: più camion, merci e accosti nei primi 3 mesi 2021	
08/04/2021	<b>Shipping Italy</b>	61
	Traffici merci nel porto di Brindisi superiori ai livelli pre-Covid nel primo trimestre 2021	

## Taranto

09/04/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 13	62
	Taranto meta di crociere premiati quattro progetti con Hack for Destination	
08/04/2021	<b>Il Nautilus</b> <i>Redazione</i>	63
	Guida (ISC): «competitività e competenza per il rilancio del porto di Taranto»	
08/04/2021	<b>Puglia Live</b>	64
	I progetti vincitori dell'iniziativa Hack for Destination - Taranto per valorizzare il territorio	
08/04/2021	<b>Ship Mag</b>	66
	Guida (ISC): La posizione di Taranto non basta, i traffici arrivano con competitività e competenza	
08/04/2021	<b>Shipping Italy</b>	67
	Guida (ISC): Per il rilancio di Taranto la posizione geografica non basta	

## Olbia Golfo Aranci

09/04/2021	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 10	68
	Valorizzazione del gas naturale Sardegna capofila del progetto	

## Cagliari

09/04/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 19	69
La storia dimenticata dentro un padiglione		
08/04/2021	<b>Informare</b>	70
Il Comune di Cagliari esorta il governo ad attivarsi per consentire il riavvio dell'attività al container terminal al Porto Canale		
08/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	71
Porto di Cagliari, fiscalità agevolata e nuove gru per rilanciare il terminal container		

## Palermo, Termini Imerese

09/04/2021	<b>Giornale di Sicilia</b> Pagina 20	72
Visita di Cancelleri in due porti		
08/04/2021	<b>Il Fatto Nisseno</b>	73
Sicilia, Cancelleri: Porto di Palermo punta di diamante della riqualificazione sull'isola		
08/04/2021	<b>Il Fatto Nisseno</b> <i>Redazione 2</i>	74
Termini Imerese, Cancelleri: un progetto ambizioso di riqualificazione		
08/04/2021	<b>New Sicilia</b> <i>Redazione NewSicilia</i>	75
Palermo, il sottosegretario Cancelleri in visita al Porto: "Progetto da 1,5 milioni di passeggeri l'anno"		
09/04/2021	<b>La Repubblica (ed. Palermo)</b> Pagina 2	76
Vaccini nelle aziende, via libera 117 già pronte a partire si comincerà al porto e a Carini		

## Focus

08/04/2021	<b>avvenire.it</b>	78
Infrastrutture. Più investimenti, ma con un nuovo piano integrato		
08/04/2021	<b>Il Nautilus</b> <i>Redazione</i>	80
I TRASPORTI NELL' ERA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA		
08/04/2021	<b>ilsole24ore.com</b> <i>Luca Salvio</i>	81
Digital Round Table su «I trasporti nell' era della transizione ecologica»		
08/04/2021	<b>Informatore Navale</b>	82
Digital Round Table di Radio 24: I TRASPORTI NELL'ERA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA		
08/04/2021	<b>Logistica</b>	83
Digital Round Table Radio24: i trasporti nell' era della transizione ecologica		
09/04/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 23	84
Norwegian Cruise Line, a bordo solo se vaccinati		
09/04/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 27 <i>Celestina Dominelli</i>	85
Fincantieri vede la ripresa del mercato crocieristico		
09/04/2021	<b>MF</b> Pagina 22 <i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	86
La logistica pesa sui conti		
08/04/2021	<b>Ship Mag</b>	87
Infrastrutture del futuro, le priorità dei manager italiani: fibra 5G, mobilità urbana e AV. In coda i porti / Indagine EY-SWG		
08/04/2021	<b>Ship Mag</b>	88
Giovannini mantiene la promessa e convoca la seconda Conferenza delle AdSP con l'agenda dei lavori sino a luglio		
08/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	89
L'importanza della Tav dopo il blocco del Canale di Suez		
08/04/2021	<b>The Medi Telegraph</b>	90
Kanal Istanbul, la Turchia accelera: "Eviterà incidenti come quello di Suez"		

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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



**Il post sulla malattia**  
**Boldrini: «Ho paura**  
**dovrò operarmi»**  
di **Alessandra Arachi**  
a pagina 21



**La corsa**  
Dal Pordoi alla Mole  
Illuminati di rosa  
i luoghi dell'Italia del Giro  
di **Marco Bonarrigo**  
a pagina 25



Il presidente del Consiglio: con che coscienza si saltano le liste? Entro il mese tutti gli 80enni e gran parte degli over 75

## «Basta furbi, vaccini agli anziani»

Draghi: «Voglio riaprire presto, ma in sicurezza». Italia verso l'arancione (anche la Lombardia)

### UNA VIA D'USCITA

di **Walter Veltroni**

**M**ario Draghi ha detto con chiarezza che il miglior sostegno all'economia sono le riaperture. Ha insistito sull'urgenza della vaccinazione di massa, ha richiamato la necessità che si salvaguardino per primi i più fragili, ha sollecitato il ritorno alla normalità per il turismo e le fiere, ha espresso più che comprensione per il disagio, anzi «alienazione» prodotta da questa crisi negli operatori dell'economia. Non ha fornito date ma ha mostrato di volerlo fare, non nei prossimi mesi, ma nelle prossime settimane.

Boris Johnson ha annunciato che il 12 aprile riapriranno bar e ristoranti in Gran Bretagna. Joe Biden ha detto solennemente agli americani che il 4 luglio, giorno dell'indipendenza, gli Stati Uniti avranno riconquistato la normalità. Non è un caso che due Paesi anglosassoni abbiano indicato delle date precise. Giorni e obiettivi sui quali l'opinione pubblica potrà verificare le capacità e la serietà di chi li governa. In questo modo di intendere il rapporto tra società e Stato c'è il retaggio di una cultura antica, di un'etica pubblica che, non per caso, ha consentito a questi due Paesi, tra i pochi in Occidente, di non conoscere mai dittature.

continua a pagina 26

«Con che coscienza la gente salta la lista sapendo che lascia esposto a rischio concreto di morte persone over 75 o persone fragili?». Qui, il tono della voce di Mario Draghi, alla sua terza conferenza stampa, si è alzato. La priorità, ha aggiunto, deve essere riservata alle persone anziane anche alla luce del tasso di mortalità. La vaccinazione delle categorie a rischio «è importante per la riapertura delle scuole, soprattutto. Una delle ragioni usate per chiuderle fu che i ragazzi contagiano i genitori e i nonni, se mettiamo a riparo queste categorie possiamo riaprire». Intanto, dicono i dati, l'Italia vira verso l'arancione. Anche la Lombardia.

da pagina 2 a pagina 11

### GIANNELLI

STATO-REGIONI: L'AUSPICATO CAMBIO DI PASSO



### LA MINISTRA GELMINI

«Ecco come far ripartire qualche settore da aprile»

di **Monica Guerzoni**

**R**iaprire? «Già entro questo mese - dice Gelmini - ok a estetisti e parrucchieri».

a pagina 9

### LA PANDEMIA E I DISTURBI PSICHIATRICI

I ragazzi, le scuole chiuse  
Più ansia e depressione

di **Federico Fubini** e **Simona Ravizza**

**L**a pandemia, con l'isolamento sociale e le scuole chiuse, ha aggravato i problemi psichiatrici degli adolescenti.

a pagina 13

### «È UN DITTATORE»

Il premier duro su Erdogan  
Protesta turca con Roma



Erdogan, presidente della Turchia

di **Monica Ricci Sargentini**

**D**raghi sul caso von der Leyen: «Non condivido assolutamente Erdogan». Con questi dittatori bisogna essere franchi. E la Turchia protesta: inaccettabili parole dal premier. Ankara convoca il nostro ambasciatore.

a pagina 17

### L'inchiesta La cantante-ballerina arrestata insieme ai due figli e a un nipote



Anna Bettozzi, 62 anni, in arte Ana Bettz. Imprenditrice e cantante, arrestata per un'inchiesta sul riciclaggio di soldi della camorra

### Frodi, favori ai clan e Garko Gli affari occulti di Ana Bettz

di **Giovanni Bianconi**

**L**a cantante e imprenditrice Anna Bettozzi, in arte Ana Bettz, è stata arrestata con altre 70 persone, in carcere anche i due figli e il nipote. Nelle casse della Max Petrolis, ereditata dal marito, i soldi della camorra. Pubblicità pagata in nero all'attore Gabriel Garko.

a pagina 20

### LA MOSSA LETTERA DI FLORENTINO PÉREZ

Offerta spagnola:  
dieci miliardi  
per Autostrade

di **Fabio Savelli**

**C**olpo di scena per Autostrade. Florentino Pérez, numero uno del gruppo di costruttori spagnolo Acs (e presidente del Real) ha inviato ai vertici di Atlantia una manifestazione di interesse per una quota rilevante di Aspi: un'offerta di circa 10 miliardi.

a pagina 29

### LO STUDENTE DETENUTO IN EGITTO

Le inutili proteste a salve,  
cittadinanza per Zaki

di **Carlo Verdelli**

**A**ltri 45 giorni (e chissà poi perché 45), che uniti a tutti gli altri 45 che li hanno preceduti fanno 15 mesi e mezzo di una carcerazione senza prove, senza senso, senza colpe.

continua a pagina 26



### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

### Altro (e gli Altri)

**C**onoscendo la storia e il carattere degli italiani, solo a un genio del male poteva venire in mente di inserire la generica categoria «Altro» tra quelle che vantano una precedenza per i vaccini. Persino la Commissione Parlamentare Antimafia ha deciso di indagare sul numero abnorme di specialisti della scorciatoia che hanno approfittato di quella parolina contenitore, buttata astutamente in fondo a un elenco di priorità oggettive (ultraottantenni, medici, insegnanti), per mandare in tilt la campagna vaccinale, contribuendo a fare dell'Italia il posto dove si continua a morire di più. Le cifre sono impressionanti: in Sicilia è «Altro» quasi un vaccinato su cinque, quasi uno su sette in Campania, Calabria e Valle d'Aosta. Ovunque ci sono anziani e malati ancora in at-

tesa della prima dose, mentre i vispissimi seguaci di «Altro» risultano già reduci dalla seconda. E senza alcun senso di colpa, anzi: convinti di avere esercitato un diritto sacrosanto, in qualche caso di meritarsi una medaglia, pronti a rovesciare la responsabilità dei ritardi nella vaccinazione su «Altro». Perché in Italia la stessa parola che al singolare occhieggia e istiga al privilegio, al plurale assume un significato decisamente ostile e definisce quel conglomerato aleno di persone che non sono né miei parenti né miei sodali. Provo sentimenti di ammirata commiserazione per trentini, umbri e pugliesi, che meno di tutti hanno attinto alla categoria «Altro». I veri Altri, in Italia, sembrerebbero loro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE



Traduzione di Giulia Guerzoni

Una stanza buia nel cuore della città di Lagos ferito dalla dittatura. Il dialogo silenzioso di Eni e Desire racconta la storia di ogni sopravvissuto.



GLI ALTRI

LA COLLANA CHE RACCONTA I PAESI CHE CIRCONDANO L'EUROPA



10409  
9 771120 498008





**Casaleggio batte ancora cassa dai 5Stelle, altrimenti minaccia di andarsene col pallone Rousseau. I fornitori si pagano, ma si possono anche cambiare**



Venerdì 9 aprile 2021 - Anno 13 - n° 97  
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

**34 MLN DI DOSI IN MENO**  
 La bomba di AZ rende inattuabile il piano Figliuolo  
 RONCHETTI A PAG. 4-5

**UFFICI COLLOCAMENTO**  
 Vezzali sistema il Giorgetti-boy, Orlando un ex  
 PROIETTI E VENEMIALE A PAG. 6

**PARLA DON COLMEGNA**  
 "Da Cingolani una transizione non ecologica"  
 AMBROSI A PAG. 15

**LA CITTÀ DEI SOLITI NOTI**  
 Torino, Chiampa "frega" Letta e la Appendino  
 BOFFANO A PAG. 9

**L'OPERA DI MADRID**  
 La meraviglia di scoprire "Caravaggio"  
 Tomaso Montanari

Forse questa volta la gravidanza della 'mamma dei Caravaggio' (che è notoriamente sempre incinta) non è isterica. È certamente isterico tutto il carrozzone allestito nella sala parto medica che da Madrid si estende a tutte le redazioni del mondo: dalla rivendicazione della scoperta (in un imbarazzante sovrapporsi di 'l'ho detto prima io!'), al gioco dei rimbalzi tra siti, giornali e tv.  
 A PAG. 21



**EX ILVA** Incredibile ritorsione di Arcelor Mittal sulla serie tv  
**Licenziato operaio che invitò a vedere la fiction su Taranto**  
 Il lavoratore era già stato sospeso per aver condiviso un post con "Svegliati amore mio", il film-tv con protagonista Sabrina Ferilli su una vittima dei veleni del centro siderurgico  
 CASULA A PAG. 17

**Ma con chi ce l'ha?**  
 Marco Travaglio  
 Diversamente da Michela Murgia, che ne è spaventata, devo confessare che a me il Comm. Str. Gen. C. Arm. F. P. Figliuolo non fa paura: fa ridere. Più che un generale golpista, mi ricorda un generico cabarettista. Lo so che non c'è niente da ridere, trattandosi dell'Uomo che, a suon di "svolte", "blitz", "raid", "piani", "task force" e "accelerazioni", ci salverà dalla pandemia con la mirabolante campagna da 500mila vaccini al giorno. Ma che dico 600mila: 700mila! Ma che dico 600mila: 700mila, e ci mettiamo sopra anche una batteria di padelle antiaderenti! Quindi non lo faccio apposta, anzi mi sforzo allo spasimo per prenderlo sul serio. Ma è più forte di me. Prendete i suoi moti secchi e perentori come raffiche di mitra riassunti l'altra sera da Floris: "Sono abituato a vincere", "Svolta o perderemo tutto", "Chiuderemo la partita", "Daremo fuoco a tutte le polveri". Più che un colonnello greco o un generale argentino, richiamano il colonnello Rampaldo Buttiglione di *Alto Gradimento*, poi promosso da Mario Marengo a Generale Damigiani, protagonista di tanti *b-movie* di Castellano & Pipolo. L'altro giorno, reduce dalle grandi manovre in Lombardia, ha scandito: "Nuovo fiato alle trombe". E il pensiero è corso commosso a Mike Bongiorno: "Fiatto alle trombe, Turchettiiii! Allegraaaa!". Ma qui c'è poco da stare allegri: Astrazeneca oggi è vietato ai maggiori e domani ai minori, le case farmaceutiche fanno a gara a tagliarci le dosi per rivendersele a sei diversi committenti e le Regioni continuano a fare come pare a loro anche dopo la "scossa" di Draghi & Figliuolo e la "centralizzazione dei vaccini" (a proposito: in quale legge, decreto, dpem, ordinanza, delibera è scritto che la campagna vaccinale è stata tolta alle Regioni e affidata al governo? No, perché anni, malgrado un centinaio di titoli sui giornali, non risulta).  
 Ieri poi il generalissimo è tornato alla vecchia gag dei "500mila vaccini al giorno", perché "il piano non cambia" (tanto ci può scrivere quello che vuole ed è già sicuro che non si avvera) e "dobbiamo arrivarci a fine mese" (fino all'altro ieri era a metà mese, ora a fine mese, ma lui furbo non dice mai di quale mese, quindi vale pure per novembre, per dire). E mi sono domandato: ma a chi si rivolge, esattamente? Non ce l'avrà mica con me? Perché personalmente non ho nulla in contrario, anzi ne sarei felice, così prima o poi tocca pure ai 56enni. Ma, per quanti sforzi faccia, temo di non poter fare nulla di utile. A volte sospetto di essere stato nominato io, commissario straordinario anti-pandemia, a mia insaputa. Nel dubbio, prima di finire punito in fureria, conviene rispondere: "Signoris, signore! Come ha detto? 500mila al giorno? Mo' me lo segno".

**CONTINUITÀ** IL PREMIER DIFENDE SPERANZA E PARLA DI RECOVERY

# Via Conte per 1 task force: Draghi ne fa 3

**"PRIMA GLI ANZIANI"**  
**"APRIRE DOVE I FRAGILI SONO IMMUNI". GAFFE SUGLI PSICOLOGI. POI: "ERDOGAN DITTATORE". CONTROLLO CENTRALE AL PIANO UE. GABRIELLI COME CONTE ANCHE SULLA CYBERSECURITY**  
 CANNAVÒ, MARRA E SALVINI A PAG. 2-3

**LE NOSTRE FIRME**

- Padellaro Speranza assediato a pag. 3
- Lerner Ladri di mascherine a pag. 5
- Nicaso L'asalto a Gratteri a pag. 11
- Ranieri Realtà contro "migliori" a pag. 11

**CACCIA VENDUTI ALL'INDIA**  
**"Rafale Papers": mazzette vip, ma Parigi archivia**  
 DE MICCO A PAG. 18

**DA CANNES A VENEZIA**  
**Il cinema è ibernato dal 2001: sempre Moretti-Sorrentino**  
 La cattiveria  
 Pieni poteri, scudo contro i migranti e sottomissione delle donne: praticamente Erdogan è un Salvini astemio  
 WWW.SPINOZA.IT  
 PONTIGGIA A PAG. 22





IL FOGLIO

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - Tel. 02 58309001 - 492004 Art. 1, c. 1, L. 4889/2001



ANNO XXVI NUMERO 83

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDI 9 APRILE 2021 - € 1,80

Classe dirigente che vai, vaccino che trovi: dallo stato onnipotente (ma efficiente) cinese a quello onnipotente (ma lentissimo) dell'Ue

Vaccino e regime politico, vaccino e situazione antropologica: una correlazione probabilmente esiste. La Cina di Mr. Ping è la più efficiente, dicono i dati, sia in numeri assoluti sia in percentuale sulla

DI GIULIANO FERREIRA

popolazione. Sono comunisti, lo stato può praticamente dare, da ordini che vengono seguiti, ordini alla burocrazia locale ma anche direttamente alla popolazione, su cui è esercitato un controllo sociale diffuso e centralizzato. Chi considera la vaccinazione di massa una campagna di salute pubblica, senza alternative nella pandemia, potrebbe inviare queste caratteristiche, ma fino a un certo punto si pensa a quanto impliciti poi per la vita reale il grado

forte di chiusura di una società ormai perfino ricca, ma certo non libera. Inoltre sono confuciani, e di questo ne so poco, ma abbastanza per pensare che la sacralità della vita laica e secolare, delle armoniose relazioni umane, uno dei centri dottrinali e pratici del confucianesimo come ordine morale, può essere d'aiuto in una situazione in cui le relazioni fanno premio sulla relativa solitudine di individui e famiglie in società più aperte.

Dopo la Cina come campioni vaccinali vengono gli americani, gli indiani e gli inglesi. Gli indiani sono liberisti per assimilazione e scelta della famosa "più grande democrazia del mondo", e godono della decentralizzazione della ricerca big pharma e della produzione dei vaccini, ma americani e inglesi, be, va

sans dire. La capacità di mobilitare energie pubbliche e private, di produrre e acquistare in quantità i vaccini, l'efficienza anche irruenta, anche spesso anarchica, di un modello di società aperta che moltiplica gli spiriti animali del vivaio umano, e anche una certa quale neutralità rispetto agli estremi di una regolazione normativa di ogni aspetto della vita associata: tutto questo ha messo in seconda e solida posizione, sulla scala della capacità mobilitatrice del sistema sanitario e di una capillare disseminazione di punti di riferimento di scelta e organizzazione di individui e famiglie, le democrazie liberali che possiamo chiamare impropriamente "pure". Lo stato sarà anche meno forte e invasivo di quanto non sia altrove, ma la legge domina e si interiorizza e diventa una forma di

patriottismo salvifico che raggiunge in men che non si dica, come centro propulsore di una campagna sanitaria nazionale, il supermercato o il pub, se necessario.

L'Europa non è in una situazione disperata, ci mancherebbe, ma è in forte ritardo e nella serie di classifica. È una unione di nazioni, che ha deciso di non inseguire meccanismi di concorrenza interna, dunque ha effettuato una sorta di centralizzazione nell'approvvigionamento e redistribuzione dei rime- di antivirali, ma una centralizzazione sovranazionale, a riparto, e ha applicato al tutto uno spirito regolatorio divenuto leggendario, dal principio di precauzione alla statuzione di priorità, schemi, regimi di autorizzazione e verifica. (segue a pagina quattro)

Il tempo stringe

Draghi attorcigliato tra Recovery e regioni che non vaccinano

Il premier ai governatori: "Volete ripartire? Fate più vaccini". Ma non interviene contro gli inadempienti

Graziata persino la Puglia

Roma. "Con che coscienza si salta le liste vaccinali? Con che coscienza?". Mario Draghi ha usato la parola più alta e nobile che ci fosse. Non ha accusato le regioni e anche se ha detto che sta pensando "di impugnarle per non guastare il clima di collaborazione. Terzo pomeriggio il premier si è presentato in conferenza stampa e ha ripetuto che "non ha date" ma che solo gli sciochi possono pensare che il governo non voglia ripartire. Voleva dire che c'è qualcosa che non si può dare ma che grazie alla scienza si può costruire. Era la fiducia che è diversa dallo scioicismo e che non si produce per decreto. In tutti i modi ha cercato di spiegare, insieme al professore Franco Locatelli, che il vaccino AstraZeneca è "efficace". (Cronaca segue nell'inserto IV)



MARIO DRAGHI

C'è un guaio a Berlino

Söder e Spahn sventolano sempre più Sputnik V come alternativa all'Ue. Ed è un rischio

Roma. Il ministro presidente della Baviera, Markus Söder, ha detto mercoledì che firmerà un accordo provvisorio per l'acquisto del vaccino russo Sputnik V. L'acquisto effettivo sarà subordinato all'approvazione dell'Ue, ma così, ha detto il leader della Csu, appena sarà possibile, circa 2,5 milioni di dosi saranno subito disponibili nel Land, forse a luglio, e dovrebbero essere prodotte da uno stabilimento nella città bavarese di Illertissen. Poche ore dopo, durante una riunione informale tra i ministri della Salute europei, il tedesco Jens Spahn ha detto ai suoi colleghi che i negoziati tra Berlino e Mosca sono in corso, che la Germania aspetterà il responso dell'Ue, ma che vuole sapere già quante dosi i russi sarebbero in grado di inviare. Durante la riunione non era l'unico a invocare lo Sputnik, ma era l'unico a farlo con tanta assertività, quasi volente dire che la Germania non è interessata a un approccio coordinato, che farà da sola. Il commissario per la Salute, Stelja Kyriakides, era presente alla riunione. (Elettornica segue nell'inserto IV)

Andrea's Version

La poltrona negata, l'inchino mancato, il baciamano fatto a una dama e non all'altra, senza nemmeno nominare chi inizia a mangiare prima di tutti, c'è sempre qualcosa che ricorda Erdogan, il porco misogino che abbiamo messo infine al posto suo. Sapevate, per esempio, che la cosa in grado di mandare ai pazzi tutti i parenti delle vittime di Jack lo Squartatore, nessuno escluso, ma nello stesso tempo di ferire terribilmente, omicidio dopo omicidio, la sensibilità dell'assassino, fosse di far sapere al pubblico come e quanto, un tanghero di quella fatta, non una volta che si togliesse il cilindro prima di darsi dentro con l'ascia?

POTERI SPECIALI CONTRO LE REGIONI RIBELLI

Niente sconti ai governatori che non rispettano i piani. E poi un orizzonte per rivedere la luce. Una chiacchierata con il ministro Speranza: "Entro giugno tutti i fragili vaccinati"

La conferenza stampa di Mario Draghi è finita da qualche minuto e tra le molte domande a cui ha risposto il presidente del Consiglio ce n'è una che è rimasta inasata: ma concretamente che cosa può fare il governo per evitare che in giro per l'Italia vi sia, in alcune regioni, una sostanziale anarchia nello stabilire le priorità per la somministrazione delle vaccinazioni? L'anarchia è quella che si desume con chiarezza andando a osservare le differenze che esistono tra regione e regione relativamente al numero di over 70 vaccinati. E se è vero che l'Italia non è così indietro rispetto al resto d'Europa nella vaccinazione degli over 80 (gli over 80 che hanno ricevuto almeno una dose sono il 63,6 per cento, la media europea è del 62,9 per cento) è invece vero che l'Italia si trova ancora indietro nella somministrazione dei vaccini alla popolazione che si trova tra i 70 e i 79 anni (ad aver ricevuto una prima dose è il 13,4 per cento, in Francia, che ha il 62,4 per cento di over 80 vaccinati, la popolazione vaccinata che si trova tra i 70 e i 79 anni si trova tra il 70 e i 79 anni) e che si spiega con alcune asimmetrie che si trovano in giro per l'Italia: ci sono regioni virtuose che in questa fascia di popolazione hanno vaccinato più della media italiana (Lazio, il Veneto, la Sicilia, la Campania e anche la Toscana) e ci sono invece regioni che hanno soprattutto vaccini a questa fascia d'età per offrirli a qualcun altro (sotto la media nazionale) che vivono con ritardi più o meno gravi Liguria, Calabria, Sardegna, Pie-

monte, Lombardia, Abruzzo, Marche, Umbria, Puglia, Basilicata). Gira che ti rigira il punto è sempre lì: che fare per evitare il rischio non poco diffuso dell'anarchia regionale? E quanto ci vorrà a capire che il problema non sono i governatori che saltano la fila, come suggeriscono i giornali dal premier, ma sono le regioni che costruiscono file alternative a quelle chieste dal governo? Il Foglio ieri ha chiamato al telefono il ministro della Salute Roberto Speranza per insistere su questo tema e il ministro ci ha offerto qualche spunto. "Io dico che laddove verranno riscontrate anomalie nell'esecuzione del piano vaccinale e nella messa a punto delle priorità individuali del governo", ha detto, "non è giusto che lo stato faccia tutto ciò che è nei suoi poteri che per raddrizzare la rotta". Quando il ministro dice che lo stato deve utilizzare tutti i poteri di cui dispone si riferisce ovviamente anche alla possibilità che il commissario straordinario chiedo al governo di utilizzare un articolo importante previsto nell'ultima

legge di Bilancio, il numero 1, comma numero 458, che prevede la possibilità di trasferire allo stato centrale i poteri sostitutivi per l'attuazione e il coordinamento delle misure occorrenti per il contenimento e il contrasto dell'emergenza epidemiologica". Speranza non si augura che si debba arrivare a questo ma ci dice che "nessuna opzione può essere esclusa perché è una priorità del governo oggettiva e non ci possono essere equivochi: le regioni devono vaccinare chi ha una priorità oggettiva e non ci possono essere equivochi: le regioni devono vaccinare chi ha una priorità oggettiva e non ci possono essere equivochi". La storia moderna di questo dipinto attribuito al bravo discepolo lombardo Boltraffio inizia quando negli anni 50 del Novecento stava appeso in una magione di Baton Rouge e comincia a diventare famosa quando, nel 2011, una mostra nel palazzo della National Gallery lo espose come autentico, fatto che ne propiziò nel 2013 l'acquisto in loco, per 127 milioni di dollari, da parte dell'oligarca russo domiciliato a Montecarlo Dmitri Rybolovlev. Tutto diventa però un magnifico intrigo internazionale quando Christie's di New York organizza l'asta del secolo, preceduta da un po' di sciacchiere a Montecarlo Dmitri Rybolovlev. Tutto diventa però un magnifico intrigo internazionale quando Christie's di New York organizza l'asta del secolo, preceduta da un po' di sciacchiere a Montecarlo Dmitri Rybolovlev. Tutto diventa però un magnifico intrigo internazionale quando Christie's di New York organizza l'asta del secolo, preceduta da un po' di sciacchiere a Montecarlo Dmitri Rybolovlev. (segue a pagina quattro)



IL DISASTRO REGOLATORIO SU ASTRAZENECA

Ministero e Aifa cambiano ancora fascia d'età, senza una logica e ignorando l'Em. Ma perché?

Roma. Diciamo di affidarsi ai verdetto dell'Em, per poi fare di testa nostra. E' accaduto di nuovo, dopo le valutazioni sul nesso di causalità tra il vaccino AstraZeneca e il Covid-19, di Luciano Capone e Giovanni Rodriguez, ministro del Covid di AstraZeneca e questi, ormai famosi, rari eventi trombotici e tromboembolici. Per l'Agenzia europea tale nesso, seppur non ancora dimostrato, è ritenuto plausibile. Tuttavia, nel ribadire che i benefici del vaccino sono nettamente superiori ai potenziali e remoti (seppure gravi) rischi, l'Em non ha indica-

to alcuna limitazione all'uso, in quanto sono state escluse evidenze di un possibile rischio maggiore per determinate fasce d'età e per genere. Il fatto che si tratti di "piccolissimi" prevalentemente persone più giovani può dipendere dal fatto che il vaccino di AstraZeneca è stato somministrato soprattutto ai più giovani. Il ministro della Salute ha invece diramato una circolare in cui, pur ribadendo che il vaccino AstraZeneca resta approvato per tutte le età (sopra i 18 anni), e "tenuto conto del basso rischio di reazioni avverse di tipo trom-

boembolico a fronte della elevata mortalità da Covid-19 nelle fasce di età più avanzate", viene "raccomandato un uso preferenziale nelle persone di età superiore ai 65 anni". Il ministro della Salute, Aifa e il ministero della Salute attendono le indicazioni dell'Em per poi discostarsene. E' andata così sin dall'inizio dell'autorizzazione del vaccino in un primo momento Aifa ha limitato l'uso di AstraZeneca agli under 50, dopo l'Em lo aveva approvato per tutte le età; in un secondo momento ne ha esteso l'uso, ma solo fino a 65 anni. (segue a pagina quattro)

Calma e vaccinatevi. La via inglese con AstraZeneca

Nella curva d'apprendimento delle campagne vaccinali c'è anche una parte che riguarda i media

Milano. Il Regno Unito non ha molte alternative, a questo punto della sua campagna vaccinale, e deve minimizzare i rischi di AstraZeneca e continuare a ripetere, come fa il premier Boris Johnson: vaccinatevi, non abbiate paura. Per di più ha modificato la somministrazione di AstraZeneca a fascia d'età - i minori di trent'anni - che da questa parte della Manica sembra fantascienza (vi preoccupate già dei ventenni?) e comunque non è considerata una fascia a rischio: un conto è dire che non darai AstraZeneca ai giovani, un altro a farlo con i sessantenni, soprattutto dopo che sono mesi che non sai decidersi se i rischi sono più alti sopra o sotto la soglia dei 60.

Fatte le dovute differenze, i media inglesi, le parole dei consiglieri scientifici del governo e la gestione della sfiducia rispetto ai vaccini se non però ancora una volta una grande frattura culturale tra l'Unione europea e gli inglesi. I giornali di ieri, il giorno in cui si commentava la decisione della restrizione nella somministrazione di AstraZeneca, sono esemplificativi: il Sun ha messo "0,000065 per cento" grosso e in rosso e ha scritto "la piccolissima possibilità di una trombosi fatale dopo il vaccino AstraZeneca". Il Mail scrive "Keep calm and carry on jabbing", calma e vaccini che forse è lo slogan più efficace che ci sia. Il Telegraph ha fatto l'operazione più efficace: ha intervistato la sorella di quello che è considerato il primo morto per una trombosi forse collegata al vaccino (l'aveva fatto due giorni prima). Dice: "Nonostante quel che è accaduto alla nostra famiglia, siamo convinti che tutti debbano fare la prima e la seconda dose di AstraZeneca. Dal punto di vista emotivo, siamo furiosi. Siamo addolorati. Ma in realtà non c'è nulla di cui essere davvero furiosi. Mio fratello è stato solo estremamente sfortunato".

Questi sono giornali vicini al governo, quindi sentono una responsabilità quasi patriottica nei confronti della campagna vaccinale (sono gli stessi che hanno massacrato l'Ue, storpiando e irridendo la sua leadership; i bulli inglesi insomma, ma anche il sinistrorso Guardian, che pure sottolinea un problema di fiducia con il vaccino AstraZeneca. È molto culto, utilizza le parole del consigliere scientifico del governo, che dice di non preoccuparsi per i rischi sanitari, semmai ci potrà essere un piccolo ritardo per gli under 30. Ciò non parla di malattie ed effetti collaterali, piuttosto della necessità di spostare un pochino più avanti la data della propria exit personale dalla pandemia.

L'anno scorso siamo stati per mesi attaccati alle curve comparate del contagio: ora potremmo fare lo stesso confronto tra le campagne di vaccinazione in giro per il mondo. Non si tratta solo di mettere i numeri in fila, non si tratta solo di schiattare di invio o di rovesciarsi addosso colpi e inettitudini varie: sono curve di apprendimento, aiutano a prepararsi e a non alimentare un panico che poi non si gestisce.

Leonardo diplomazia

Il Salvador mundi e il bidone che la Francia rifiutò al rinascimento Bin Salman

C'è Rinascimento e Rinascimento, direbbe quello là. E in effetti c'è anche un Rinascimento di un altro mercato per i contenuti delle teche. Quanto fa? Fa - o farebbe, al netto di eventuali contrattazioni in blocco al rialzo e al ribasso, a seconda del contenuto del contratto, il prezzo di mercato per 3.000.180 milioni di euro. E c'è Giovanni Minoli, che ora si candida a entrare nel cda Rai come aveva già fatto nel 2018, ribadendo al Corriere della Sera il paradosso che lo vede protagonista, e di cui ha parlato due giorni fa a questo giornale. Parole sue: "È possibile che io abbia un contratto che mi ha conferito per dieci anni i diritti sull'archivio del mio programma 'La storia siamo noi', e tutti me li chiedono tranne la Rai? Sono pezzi di memoria storica del paese, utilizzabili anche in tv. Penso a un servizio, la storia della Rai che deve ricomprare un pezzo di Rai per non rischiare di vedere un tesoretto storico, oltre che economico, finire nelle mani della concorrenza (Tv commerciali) o dei player stranieri (Netflix per esempio ha comprato ore di materiale delle teche per "SanPa", la serie tv di San Paolo, passando per i nodi)", è anche vero che il resto del materiale "non è da buttare via, anzi". Gli interessati extra Rai si sono già fatti vivi, anche se Minoli vorrebbe che il resto restasse in Rai. I Mazzini, e sarebbe dispetto a cederlo a un valore più basso di quello di mercato. (Riscenzi segue a pagina quattro)

DI MAURIZIO CRIPPA

Un'opera affascinante ma piuttosto manomessa e di mano di un qualche allievo. La storia del Salvador mundi attribuita a Leonardo, ma non ci dice praticamente più nessuno, è lunga e nota al pubblico, ma è avvincente come un romanzo di successo. Il titolo è un po' similissimo più di una fiction di prima serata. Anzi sarebbe la perfetta sceneggiatura per un gran mockumentary, non fosse tutta vera. La storia moderna di questo dipinto attribuito al bravo discepolo lombardo Boltraffio inizia quando negli anni 50 del Novecento stava appeso in una magione di Baton Rouge e comincia a diventare famosa quando, nel 2011, una mostra nel palazzo della National Gallery lo espose come autentico, fatto che ne propiziò nel 2013 l'acquisto in loco, per 127 milioni di dollari, da parte dell'oligarca russo domiciliato a Montecarlo Dmitri Rybolovlev. Tutto diventa però un magnifico intrigo internazionale quando Christie's di New York organizza l'asta del secolo, preceduta da un po' di sciacchiere a Montecarlo Dmitri Rybolovlev. Tutto diventa però un magnifico intrigo internazionale quando Christie's di New York organizza l'asta del secolo, preceduta da un po' di sciacchiere a Montecarlo Dmitri Rybolovlev. (segue a pagina quattro)

Se sei scemo vai in tv

Editto di Grillo sulle presenze televisive. E Conte trova la sede del M5s: 280 mq in centro a Roma

Roma. A qualcuno, sulle prime, era parsa la solita fustimeria di Bevo, "Ma figurati". E invece poi la convocazione è arrivata davvero: "Caro parlamentare, tu fai parte del gruppo 3, sezione C". E quindi dalla settimana prossima si farà l'appello. "Si svolgerà alle ore 16 di lunedì il seminario sulla Transizione ecologica e sociale. Riceverai a breve slide e documenti". E insomma bisogna prendere appunti e stare attenti: perché dall'altro lato dello schermo, modalità Dad, ci sarà Marco Morosini, per anni ghostwriter di Grillo (anche se lui preferisce definirsi "il suo ispiratore"), poi dimenticato dal Garante nell'Università di Zurigo dove è docente, nel mentre che il grillismo si dava aria da partito dedito alla politica post-elettorale, ora di nuovo richiamato a corte, con tutti e gli onori. E anche, pare, con un contratto che s'aggira intorno ai 30 mila euro per una collaborazione di tre mesi, il tutto a spese dei gruppi parlamentari. Che del resto faranno bene a non disertare i corsi tenuti da Morosini: perché, stando a quanto spiegato dai grandi capi della comunicazione di Camera e Senato, solo per chi partecipa con profitto ai seminari editti il divieto categorico emanato da Genova sulle comparsate televisive. Vuoi tornare davanti alle telecamere? Vuoi far invitare da Myra Martino o da Alessandra Sardanò? E allora avanti di quattro e penna, soggola sulla tue sudate carte, prendi appunti mentre Morosini ti spiega la differenza tra l'Idrogrone blu e l'Idrogrone verde, mentre indica le aree critiche nella mappatura mondiale della contaminazione dell'aria. (Valentinzi segue a pagina quattro)

Erdogan dittatore

Il sediate, il sofatage, "la sedia dei valori" (oddo, ma come gli vengono a dicitto Carlo Letta?). E pure la sedia vuota

CONTRO MASTRO CILEGIA

In mezzo a Montecarlo (ne mise una Clint Eastwood a percolare Obama e fu una gran cosa, questa no). E' molto facile ribaltare il pasticcio di politica e cerimoniale della visita europea ad Ankara in retorica indignata e in comunicazione da caso. Ma serve a poco, anzi quasi a niente tranne che a gonfiare il vento e a sentirsi migliori, quelli dalla parte giusta del Bosphoro. E' un insulto alla democrazia, no alle donne, no all'Unione europea. Fa finta di che Ursula e Michel ma belle non fossero lì per pagare la messa all'alleato impalpatibile ma obbligato. Ma finito lo show, resterebbe la necessità delle parole vere. Ed è una benedizione europea che ieri ci abbia pensato Mario Draghi, con il suo dono della sintesi che è anche linguaggio dell'evidenza, cioè della politica. Rispondendo alle domande sui fatti di Ankara ha chiamato Erdogan, senza tentennare, un "dittatore". Si arrabbiare, è sicuro. Ma "con gli occhi chiusi" non si può essere franchi nell'espressione della visione della società ma pronti a cooperare per gli interessi del paese". Senza retorica, lo ha chiamato per nome. (Maurizio Crippa)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle ore 20.30



# il Giornale



VENERDÌ 9 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 84 - 1.50 euro\*

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

DAL 1974 CONTRO IL CORO

## APPELLO ANTI-FURBETTI

# L'URLO DI DRAGHI

«Con che coscienza i giovani rubano i vaccini? Salviamo gli anziani e poi riapriamo tutto»  
**«Erdogan è un dittatore»: scoppia il caso con la Turchia**

### Errori e punizioni

#### I BRIATORE E I DAVIGO A DOPPIA REPUTAZIONE

di **Alessandro Sallusti**

**L'**altra sera, ospite da Floris a diMartedì, l'ex magistrato Piercamillo Davigo è tornato a sostenere che abbiamo una classe politica nella quale chi finisce sotto inchiesta e non collabora «è destinato a una folgorante carriera» e che minimo «diventa deputato». Invitato a fare nomi dal conduttore, Davigo ha citato Flavio Briatore, «condannato per truffa ha goduto di un'amnistia» ed è tornato in Italia «a fare la star dello spettacolo» perché da noi «funziona così, da noi non esiste il danno reputazionale».

A parte che Briatore non è un politico né un uomo di spettacolo, ma un imprenditore che dà lavoro a mille persone in giro per il mondo; a parte che il tribunale di Torino, con ordinanza del 15 marzo 2010, lo ha riabilitato pienamente con estinzione di ogni effetto penale; a parte questo, Davigo ha centrato il punto del «danno reputazionale», che non dovrebbe valere solo per i politici. Per esempio, come ha svelato ieri *la Repubblica*, i magistrati fanno un mucchio di danni. Nel 2020 lo Stato ha dovuto pagare 46 milioni in risarcimenti a cittadini finiti ingiustamente in cella o condannati per errori giudiziari (dal 1992, anno di inizio dell'epopea dei Davigo, la cifra è astronomica: 870 milioni per trentamila soggetti). Qualcuno di questi magistrati incapaci o in malafede è stato messo fuori dal «sistema Davigo»? Non proprio: nel triennio 2017-2019, su tremila errori giudiziari, il Csm ha avviato solo 53 accertamenti, conclusi con solo 4 censure.

E lei, dottor Davigo, ci viene a parlare di Briatore? Un imprenditore che sbaglia - volontariamente o no - una fattura merita la gogna perpetua, mentre per i suoi colleghi e amici che sbagliano un arresto (cosa un po' più grave anche in punta di Costituzione) c'è l'impunità perpetua? Diciannove inchieste politiche su Antonio Bassolino e zero condanne, dieci anni di calvario giudiziario per il sindaco di Parma Pietro Vignali (costretto alle dimissioni) conclusi con l'assoluzione completa e le scuse del pm («mi sono sbagliato») e lei, dottor Davigo, fa il maestro moralista in tv con i politici e con Briatore?

Nessun magistrato ha mai pagato per i suoi errori, anzi hanno fatto tutta carriera come se nulla fosse. In compenso, di politici e di cittadini innocenti la magistratura ne ha rovinati tanti. È proprio vero, gli incapaci sono «destinati a folgoranti carriere».

### L'«H-INDEX» DEL SITO SCOPUS

#### Chi studia e chi parla in tv Ecco le pagelle dei virologi

Domenico Di Sanzo

a pagina 9



**PROTAGONISTI**  
In senso orario:  
Franco Locatelli,  
Iliaria Capua,  
Massimo Galli,  
Alberto Zangrillo  
e Roberto Burioni

Alberto Mantovani	172	Iliaria Capua	51
Giuseppe Remuzzi	166	Massimo Clementi	46
Franco Locatelli	103	Antonella Viola	36
Luciano Gattinoni	89	Pier Luigi Lopalco	35
Giovanni Rezza	61	Roberto Burioni	27
Giorgio Palà	60	Maria Rita Gismondo	25
Andrea Crisanti	60	Silvia Brusaferrò	24
Alberto Zangrillo	58	Luca Lorini	17
Matteo Bassetti	57	Fabrizio Pregliasco	16
Massimo Galli	56	Nino Cartabellotta	7

FONTE: Scopus.com, classifica "H-Index"

### Massimiliano Scafì

■ Duro, risoluto, chiaro e consapevole. Mario Draghi cambia registro e alza la voce. Lo fa in conferenza stampa, dove apre bacchettando chi salta la fila delle vaccinazioni: «La priorità è per gli anziani. Con che coscienza un giovane ruba il posto?». E sulle riaperture lascia intravedere la soluzione: «Vogliamo riaprire l'Italia, ma in sicurezza, per questo non c'è una data». E con la Turchia si apre il caso diplomatico: Erdogan definito «dittatore».

a pagina 2 servizi da pagina 2 a pagina 8 e 16

### GIUSTIZIA INVADENTE

#### Politica indecisa sul virus per il terrore dei processi

Minzolini a pagina 11

### ANNUNCIO CHOC: «DEVO OPERARMI»

#### «Sono malata, ho paura» Il dramma della Boldrini

Laura Cesaretti

■ Un annuncio choc, di quelli che uniscono nella vicinanza umana alleati e avversari senza distinzione, senza se e senza ma: «È arrivata la notizia che più temevo - ha scritto Laura Boldrini su Facebook - Mi ricovero per essere sottoposta ad un intervento chirurgico. Ho paura? Sì, tutti ne avrebbero». L'ex presidente della Camera lascerà dunque momentaneamente la politica.

a pagina 15

### IL RETROSCENA

#### SuperMario blinda Speranza Nel mirino Salvini e Regioni

di **Adalberto Signore**

**S**ceglie di giocare d'anticipo, Mario Draghi. E in un solo giorno chiude il cerchio che tiene insieme la campagna vaccinale e l'agognato obiettivo delle riaperture. Lo fa convocando una conferenza stampa che ha come principale obiettivo quello di lanciare un messaggio (...)

segue a pagina 3

### Attacco a Figliuolo



**SERVITORI DELLO STATO**  
Militari e forze dell'ordine si ribellano alle parole della Murgia

#### Noi, orgogliosi della divisa alla faccia della Murgia

Chiara Giannini

**L**e parole della scrittrice Michela Murgia, spaventata «dall'aver un commissario che gira con la divisa» come il generale Francesco Paolo Figliuolo, hanno fatto adirare i militari. E così partito un tam tam sui social, una protesta pacifica dei

rappresentanti delle Forze armate che hanno deciso di ribellarsi a chi non porta rispetto per quell'uniforme per cui sono morte migliaia di persone. Tantissimi militari hanno così postato su Facebook, Instagram e Twitter la loro foto in divisa.

a pagina 15

### IMBARAZZO A SINISTRA

#### Il fratello di Grasso arrestato per violenza

Massimo Malpica

■ Marcello Grasso, neuropsichiatra 69enne di Palermo e fratello dell'ex presidente del Senato ed ex procuratore nazionale antimafia Pietro, è in carcere dal 30 marzo scorso, ma la notizia è stata data solo ieri da *Repubblica*. Pesantissima l'accusa: violenza sessuale aggravata. L'uomo, che utilizza la teatroterapia, è stato accusato da una paziente 28enne, che ha denunciato agli inquirenti il suo terapeuta dopo che, a febbraio scorso, durante una seduta lui le avrebbe fatto indossare un costume da burlesque per poi avvicinarla e palpeggiarla, riservandole attenzioni «intime».

a pagina 14

# IL GIORNO

VENERDÌ 9 aprile 2021  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Nei guai anche la compagna-dirigente e tre imprenditori

**Mascherine per i parenti  
appalti truccati e mazzette  
Opera, arrestato il sindaco**

Palma a pagina 9



Milano, i dati delle sentenze

**Giovane e italiano  
Ecco l'identikit  
dell'uomo violento**

Consani in Lombardia



## Draghi traccia la rotta: ora si riapre

Le priorità: scuola, turismo, eventi e fiere. «Ma non posso indicare una data precisa. Speranza? L'ho voluto io, piena fiducia»  
E sui vaccini: «Prima gli anziani. Con che coscienza c'è chi salta la fila?». La nostra guida: ecco chi può fare AstraZeneca

Servizi  
da pag. 3 a pag. 7

Gli errori nella lotta al Covid

### Il fallimento di un'Europa senza identità

Gabriele Canè

**C**hissà su che divano ci hanno fatto accomodare quando abbiamo trattato gli acquisti dei vaccini? Non di prima fila di sicuro, quello dei clienti migliori. Se fossimo euroscettici ci freggeremmo le mani: visto che figura ha fatto Bruxelles! Siccome c'è di mezzo la vita e la salute di milioni di persone, e pure il presente e il futuro di una istituzione in cui vogliamo ancora credere, non troviamo invece nulla di cui rallegrarci. Anzi. Detto questo, però, non bisogna neppure essere «eurociechi», quindi non vedere e non denunciare una situazione partita male e che continua a non ingranare al meglio.

Continua a pagina 2

**IL PREMIER ATTACCA ERDOGAN PER LO SCHIAFFO ALLA VON DER LEYEN  
LA REAZIONE DI ANKARA: CONVOCATO L'AMBASCIAITORE ITALIANO**



DALLE CITTÀ

Lombardia, il caso

**Prenotazioni in calo:  
chiamata anticipata  
ai 70-75enni al posto  
di chi rinuncia**

Anastasio nelle **Cronache**

Milano, scuola tra i dubbi

**Protesta anti-Dad:  
nuove occupazioni  
Tocca al Carducci**

Dedori nelle **Cronache**

Lodi, caso Uggetti in Appello

**L'ex sindaco:  
non ho commesso  
alcun reato**

D'Elia nelle **Cronache**



Thales Alenia progetta i rifugi per gli astronauti

**Stile italiano nello spazio  
La nostra casa sulla Luna**

Servizio a pagina 13



La fabbrica del cinema a corto di idee

**Hollywood cerca storie  
E le pesca nei videogame**

Bonzi a pagina 12





Domani su Alias

LA MEMORIA DEL CONGO Raccontare la storia del suo paese è l'obiettivo del regista Dieudo Hamadu autore di una lirica epica nazionale



Fumetto

PRIMAVERA ROSSO ROBOT Torna Hurricane, l'autore di «Cronache del virus» e «I sopravvissuti». Da oggi ogni venerdì sul manifesto



Visioni

CINEMA La riapertura delle sale americane: «Godzilla vs. Kong» fa sperare Hollywood  
Giulia D'Agnoletto Vallan pagina 13

# il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

VENERDÌ 9 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 84

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Conferenza stampa di Draghi, ieri foto Riccardo Antimiani LaPresse

# Furbi et orbi

«Basta con i furbetti del vaccino a scapito di anziani e fragili». Draghi attacca le categorie che hanno saltato la fila e incalza le regioni, frena Salvini sulle riaperture e difende Speranza. Ma dice no a Landini sullo stop ai licenziamenti. Scontro con Ankara sullo sgarbo a von der Leyen **pagine 2,3**

all'interno



Stati Uniti

Dopo le ultime stragi Biden rilancia la guerra alle armi

Con una serie di ordini esecutivi annunciati ieri, il presidente Joe Biden torna alla promessa della campagna elettorale: limitare la diffusione delle armi.

MARINA CATUCCI PAGINA 8

Consiglio d'Europa

Carceri sovraffollate (di over 50): Italia al top, dopo Turchia

L'Italia seconda solo alla Turchia per tasso di sovraffollamento delle carceri, secondo il rapporto del Consiglio d'Europa. Prima, invece, per il numero di detenuti over 50.

ELEONORA MARTINI PAGINA 5

L'audizione

Giorgetti: bisogna che le aziende siano totalmente libere

Il ministro dello Sviluppo economico presenta le sue linee guida: «Imprenditori al centro, devono poter operare in libertà». Ancora non assegnata la delega alle crisi aziendali.

MASSIMO FRANCHI PAGINA 4



SETTIMANA DI TUMULTI, PROTAGONISTI GIOVANI LEALISTI AIZZATI DAI PARAMILITARI

## Belfast, i fantasmi del passato

È stata una delle settimane più calde degli ultimi anni in Irlanda del Nord. Dopo i tumulti scatenati da giovani lealisti, su istigazione di gruppi paramilitari legati alla Uda (Ulster Defence Association), e nonostante gli appelli alla calma giunti da ogni parte dello scacchiere

politico, la notte di mercoledì si sono viste scene che sembrano sepolte nel passato. Gli osservatori temono ora una pericolosa escalation. Le violenze nate all'interno della comunità lealista, di cui si rendono sempre più protagonisti giovani aizzati da membri di associa-

zioni paramilitari legate al mondo della criminalità, rischiano sul lungo termine di innescare reazioni uguali e contrarie anche dall'altra parte della barricata. Sullo sfondo il protocollo Brexit per evitare il confine duro tra le due Irlanda. Per la vice prima ministra

del governo nordirlandese, Michelle O'Neill di Sinn Féin, è un «miracolo» che nessuno sia rimasto ucciso. Il primo ministro inglese, Boris Johnson, si è detto «preoccupatissimo» dalle violenze e ha chiesto una ripresa del dialogo.

ENRICO TERRINONI A PAGINA 7

**Dopo Trump**  
Repubblicani contro baseball e Coca Cola  
Fabrizio Tonello **PAGINA 14**

**P. A. / nuovi concorsi**  
Come «semplificare» la vita ai ricchi  
Federico Martelloni **PAGINA 15**

**Isocrazia**  
Oltre il muro populista per un nuovo consenso  
A. Pedrielli, A. Garreffa **PAGINA 15**

Care lettrici, cari lettori  
Al via la rubrica «Attenti ai dinosauri»

LUCIANA CASTELLINA

Care lettrici e cari lettori del Manifesto. Comincio così perché questo non è un articolo ma una lettera, cioè una richiesta di contatto diretto con chi fra voi abbia il tempo, e la voglia, di collaborare con quanto da ormai quasi un anno ci siamo messi a fare (il "ci" sta per una decina di ecologi scienziati e professionisti di alto livello, di cui io sono solo la portavoce): una task force chiamata "Natura e lavoro". Non mi dilungo qui sia perché è sul Manifesto, nel luglio scorso, che abbiamo pubblicato il nostro primo programma (un inserto

intitolato «Attenti ai dinosauri»), sia perché da allora sono stati già parecchi gli articoli dei membri della nostra task force pubblicati da questo giornale. Adesso vi scrivo per informarvi che dai prossimi giorni daremo vita, sull'edizione on line del giornale, a una rubrica fissa in cui daremo conto con regolarità delle cose che andiamo facendo (già molte, siamo abbastanza soddisfatti), sia informando, e commentando quanto sta facendo il governo ma anche i tanti gruppi che operano sul fronte

ecologico. Il Manifesto già da tempo sta dando un importante contributo con il prezioso inserto del giovedì, l'«Extraterrestre». Noi affrontiamo nell'ambito assai largo delle cose da fare una tematica specifica, quella legata direttamente al lavoro, per aiutare in particolare i sindacati a condurre le indispensabili vertenze atte a promuovere i settori di occupazione nuova e utile che dovranno sostituire quelli che devono essere abbandonati perché aggravano ulteriormente il disastro che minaccia la Terra.

— segue a pagina 14 —

Lele Corvi



10403  
9 770235 215000  
Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.P. n. 232/03





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXX-N° 97 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 9 Aprile 2021

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

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

**Il nuovo libro**  
**Enrico Brizzi ritorna con un drama-comedy pensando a Moser**  
Francesco Mannoni a pag. 14



**La volata Champions**  
**Cambio della guardia in attacco: Mertens scalzato da Osimhen**  
Bruno Majorano a pag. 17



**Opposizioni e controlli**  
**PRESIDENZA COPASIR**  
**UNO SGARBO AL DIRITTO**

Alessandro Campi

In politica, anche nei rapporti tra partiti alleati o amici, non esistono pasticcini, malintesi o sgarbi involontari. Esistono sgarbi voluti, posizionamenti tattici, bilanciamenti d'interesse, scambi di favore e prove di forza. Vedi quel che sta accadendo, in questi giorni, tra Lega e Fratelli d'Italia sul caso Copasir. Da un lato si tratta di una delicata partita istituzionale. La presidenza del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica è regolata per legge (la 124 del 2007).  
*Continua a pag. 35*

**L'analisi**  
**I PARTITI NEL PANTANO DELLA LEGGE ELETTORALE**

Massimo Adinolfi

Chissà se da qualche parte esiste un sondaggio che indichi quali temi siano in cima alle preoccupazioni degli italiani. Anche se non esiste, non ci vuol molto: salute, vaccini, lavoro, riapertura, scuola. Come dar loro torto? Eppure, se anche fosse in fondo a tutti i sondaggi di opinione, il tema di una nuova legge elettorale dovrebbe esser posto. Siamo infatti fermi al segnale di pericolo lanciato dall'allora segretario Pd Zingaretti: «Votare a favore del referendum sul taglio ai parlamentari senza una nuova legge elettorale è pericoloso».  
*Continua a pag. 35*

## «Vaccini, basta con i salta-fila»

► Il richiamo di Draghi: «Ora avanti solo per età. Ripartono prima le regioni con più immunizzati»  
Incontro con Salvini sulle riaperture, ma non c'è una data. Il premier: non soffiare sulla protesta

**Diritti negati: continuano a non tornare i conti**



In fila per sottoporsi alla vaccinazione, ieri, nel parco di Capodimonte a Napoli

## Dosi, la Campania penalizzata ad aprile il conto sale a -211mila

Marco Esposito e Ettore Mautone alle pagg. 4 e 5

Bassi, Evangelisti e Pirone alle pagg. 2 e 3

**L'intervista**

**Garavaglia: isole Covid free un mini-bond per il turismo**

Bisozzi e Jerkov a pag. 9



**L'andamento della terza ondata**

**Iniziata la discesa dei contagi quasi tutta Italia in arancione**

Evangelisti a pag. 7



## «C'è una zona grigia che specula sul virus in affari con le mafie»

L'intervista La denuncia di Vallone, capo della Dia  
«Certa borghesia complice di acquisizioni sospette»

Leandro Del Gaudio in Cronaca

**Le linee del Recovery**  
Fibra ottica e porti per rilanciare il Sud

Alta velocità, fibra ottica e reti idriche. Per ridurre il divario Nord-Sud queste le direttrici del Recovery Fund. Il documento prende corpo.  
Santonastaso a pag. 8

**L'intervento**  
Il Mezzogiorno sarà amico dello sviluppo  
Mara Carfagna

Caro direttore, spero di poter chiarire al più presto le incertezze e i dubbi sull'utilizzo del Recovery Plan al Sud. *Continua a pag. 35*

## L'inchiesta Camorra e 'ndrangheta, riciclaggio da 1 miliardo La ballerina e i petrolieri dei clan



Anna Bettozzi in foto di repertorio a Venezia

Giuseppe Crimaldi  
Valentino Di Giacomo

Erano riusciti persino ad infiltrarsi nella società petrolifera dell'ereditiera-ballerina Anna Bettozzi. Donna che vantava amicizie vip, tra cui Berlusconi e Tronchetti Provera. È l'inchiesta conclusa ieri sul clan Moccia e il patto che aveva stretto con la 'ndrangheta per accaparrarsi il monopolio per la distribuzione degli idrocarburi. Un affare miliardario che avrebbe fatto nascere un cartello capace di coinvolgere famiglie criminali del calibro dei napoletani Moccia e Mazarella e dei calabresi Mancuso.  
A pag. 13

## Le stragi Usa



**Fucili d'assalto e armi fai-da-te stretta di Biden**

Flavio Pompetti a pag. 11

## L'anniversario La pista dell'attentato rilanciata da un libro Moby Prince, 30 anni di nebbie

Gigi Di Fiore

Due processi e una commissione d'inchiesta parlamentare non sono bastati a capire cosa avvenne quella sera del 10 aprile 1991. Trent'anni dopo, i familiari delle 140 vittime a bordo del traghetto «Moby Prince» salpati da poco da Livorno e diretto a Olbia cercano ancora una verità. Tra insabbiamenti, omissioni, contraddizioni, piste giornalistiche tutto è avvolto in una nebbia che, invece, non ci fu quella sera in occasione dello scontro con una petroliera. Ma gli scenari e i misteri restano inquietanti, ricordati ora nel saggio-inchiesta «Una strana nebbia».  
A pag. 12



Il traghetto Moby Prince dopo l'incendio





# Il Messaggero



21h € 1,40\* ANNO 143-N° 97 ITALIA  
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 D08 RM

NAZI



Venerdì 9 Aprile 2021 • S. Demetrio

IL GIORNALE DEI FANTASMI

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**11 VACCINI GIORNO PER GIORNO**

Dosi somministrate ieri: **314.528**

Dosi somministrate in totale: **12.012.470**

Rapporto del quotidiano rispetto al giorno precedente: **+27,1%**

Rapporto alla settimana precedente: **+2,8%**



**Tra Tokyo e moda**  
Larissa Iapichino, la top dell'atletica azzurra «In pedana e passerella l'eleganza conta»  
Rocca a pag. 19



**L'istituzione francese**  
Macron fa l'anti-casta e chiude l'Ena la scuola dei presidenti della Repubblica  
Valensise a pag. 10



**Veti incrociati**  
Quella lotta per il Copasir e le poltrone di domani

Alessandro Campi

In politica, anche nei rapporti tra partiti alleati o amici, non esistono pasticci, malintesi o sgarbi involontari. Esistono sgarbi voluti, posizionamenti tattici, bilanciamenti d'interesse, scambi di favore e prove di forza. Vedi quel che sta accadendo, in questi giorni, tra Lega e Fratelli d'Italia sul caso Copasir.

Da un lato si tratta d'una delicata partita istituzionale. Per legge (la 124 del 2007) la presidenza del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica, dotato di poteri di controllo e di funzioni (consultive e inquirenti) particolarmente incisivi, spetta ad un esponente dell'opposizione. Se ne comprende la ratio: verificare che gli apparati statali attivi nel campo dell'intelligence e della sicurezza nazionale operino nel rispetto della Costituzione, e vigilare affinché la loro azione non venga indirizzata e distorta secondo logiche politiche, sono compiti che per definizione non possono essere lasciati ad un rappresentante della maggioranza che sta al potere.

Fa dunque bene Giorgia Meloni a rivendicare quella poltrona al proprio partito, l'unico rimasto all'opposizione del governo in carica. E male hanno fatto i presidenti dei due rami del Parlamento allorché, chiamati a intervenire nella diatriba, invece di esercitare il loro potere d'indirizzo si sono limitati ad invocare un accordo tra partiti.

Continua a pag. 23

## «Vaccini agli anziani per riaprire»

► Il piano Draghi per le ripartenze: «Cominciano le regioni che immunizzano gli over 70»  
Lazio, Veneto ed Emilia sono avanti. Il caso dei saltafila: «Vergognoso che siano i più giovani»

ROMA Il momento delle ripartenze si avvicina. È il segnale di Draghi, che precisa: si potrà riaprire una volta che sarà coperta con i vaccini la fascia di popolazione più a rischio: gli over 70. «È venuto il momento», ha detto il presidente del Consiglio, «di prendere decisioni» sulle fasce di età per le vaccinazioni. «Stop alle chiusure per le Regioni più avanti con il piano», annuncia il premier. Contagi, Rt e ricoveri in discesa.

Bassi, Di Branco, Evangelisti, Gentili e Pironi alle pag. 2 e 3

### L'intervista

**Garavaglia: «Isola da immunizzare Un bond-turismo»**

ROMA «Avanti con i vaccini per rendere le isole Covid-free. E poi mini-bond per finanziare le imprese del turismo». È la ricetta del ministro al Turismo, Massimo Garavaglia.

Bisozzi e Jerkov a pag. 7

### L'intervento

**«Ora un patto tra cinque Regioni per far ripartire il Centro Italia»**

Nicola Zingaretti

Nel 2019 il Centro Italia generava il 21,5% del Pil italiano, 385,3 miliardi di euro, un valore superiore a quello



di molti Stati dell'Unione Europea. Sarebbe stato il decimo Paese per Pil nell'Ue27. Un territorio fondamentale per la crescita del Paese.

A pag. 9

### Rete da costruire

**Le città-medie che servono a Roma Capitale**

Luca Diotallevi

Per affermare definitivamente la «Questione Italiana Centrale» - sulla quale si è cominciato (...)

Continua a pag. 23

### Ajax ko ad Amsterdam nell'andata dei quarti di EuroLeague: 1-2



**Pellegrini-Ibanez, che colpi La Roma rinasce in Olanda**

Pellegrini festeggiato dopo il suo gol (foto EPN) Angeloni e Trani nello Sport

## Mossa spagnola Perez: «10 miliardi per Autostrade»

► Il patron di Acs e Real rilancia e chiama Cdp «Creiamo un polo europeo». Nodo Benetton

MILANO Nuovo colpo di scena nella telenovela su Autostrade. Florentino Perez Rodriguez, patron del gruppo spagnolo Acs e del Real Madrid, partner di Atlantia in Abertis, ha dato seguito alle sue intenzioni, presentando al cda della holding del Benetton una manifestazione di interesse di 9-10 miliardi su Aspi. E apre anche a Cdp: «Creare un polo europeo».

Dimito a pag. 14

### La proposta

**Ricerca e Pnrr, servono idee non nuovi centri**

Elena Cattaneo\*

Nel programmare investimenti in ricerca, (...)

Continua a pag. 23

### In Corte dei Conti

**Processo sul G8 Bertolaso e Borrelli assolti dopo 8 anni**

L'AQUILA Ci sono voluti più di otto anni per stabilire che lo spostamento del G8 dalla Maddalena all'Aquila, deciso dopo il terremoto che nel 2009 ha colpito l'Abruzzo, non ha causato danni alle finanze dello Stato. E quindi che non ci sono responsabilità dell'allora capo della Protezione civile, Guido Bertolaso, e del suo collaboratore Angelo Borrelli.

Dascalò a pag. 11



PROVA **SUSTENIUM**

**Bioritmo3** MULTIVITAMINICO

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

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

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

### LA FORZA VITALE DELLO SCORPIONE

Buongiorno, Scorpione! Istinto di procreazione, forza vitale, impulsi e passioni, gioia di vivere... Sono esattamente questi gli effetti dell'eccezionale combinazione che formano oggi Marte, Nettuno e Luna. Si tratta di aspetti che creano situazioni di inganno per alcuni segni, nella società, ma per un segno come il vostro, già tormentato di suo... questa è una luce che rischiarerà la notte. Auguri.

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 9 aprile 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



La presidenza a Fedriga (Lega). Il governatore emiliano: «Pronto a sostenerlo»

## Conferenza Regioni, Bonaccini lascia

Servizio a pagina 4



# Draghi traccia la rotta: ora si riapre

Le priorità: scuola, turismo, eventi e fiere. «Ma non posso indicare una data precisa. Speranza? L'ho voluto io, piena fiducia»  
E sui vaccini: «Prima gli anziani. Con che coscienza c'è chi salta la fila?». La nostra guida: ecco chi può fare AstraZeneca

Servizi  
da pag. 3 a pag. 9

Gli errori nella lotta al Covid

## Il fallimento di un'Europa senza identità

Gabriele Canè

**C**hissà su che divano ci hanno fatto accomodare quando abbiamo trattato gli acquisti dei vaccini? Non di prima fila di sicuro, quello dei clienti migliori. Se fossimo euroscettici ci freggeremmo le mani: visto che figura ha fatto Bruxelles! Siccome c'è di mezzo la vita e la salute di milioni di persone, e pure il presente e il futuro di una istituzione in cui vogliamo ancora credere, non troviamo invece nulla di cui rallegrarci. Anzi. Detto questo, però, non bisogna neppure essere «eurociechi», quindi non vedere e non denunciare una situazione partita male e che continua a non ingranare al meglio.

Continua a pagina 2

IL PREMIER ATTACCA ERDOGAN PER LO SCHIAFFO ALLA VON DER LEYEN  
LA REAZIONE DI ANKARA: CONVOCATO L'AMBASCIAIORE ITALIANO



Servizio e commento di Scaraffia alle p. 2 e 11

DALLE CITTÀ

Bologna, dopo le proteste

## Xm24, blindato il mercato dei bivacchi antagonisti

F. Moroni in Cronaca

Galliera, la tragedia

## Ciclista di 84 anni investito e ucciso da un'automobile

Radogna in Cronaca

Bologna, verso le comunali

## «Nidi e welfare» Isabella Conti è già in corsa

Carbutti in Cronaca



Thales Alenia progetta i rifugi per gli astronauti

## Stile italiano nello spazio La nostra casa sulla Luna

Servizio a pagina 13



La fabbrica del cinema a corto di idee

## Hollywood cerca storie E le pesca nei videogame

Bonzi a pagina 12





# IL SECOLO XIX



VENERDÌ 9 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 DXXXV - NUMERO 83, 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

**DOMENICA IN OMAGGIO CON IL SECOLO XIX**  
Dickens, Verga e Pirandello navigano tra mari e tempeste

SPIRITO / PAGINA 33



**DA DOMANI COL GIORNALE PRIMO VOLUME A 1,90 EURO**  
I personaggi di Walt Disney spiegano scienza e tecnologia

TIBERGA / PAGINA 33



### INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Commenti	Pagina 11
Economia-Marketing	Pagina 12
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 31
Sport	Pagina 34
Programmi-Tv	Pagina 38

RACCONTI DI MARE E TEMPESTA 3 USCITA DOMENICA IN REGALO

«UN GIOVANE NON RUBI LA DOSE A CHI RISCHIA LA VITA». E SULLE PROTESTE: «CAPISCO LA DISPERAZIONE. RIAPERTURE IN SICUREZZA, NON HO UNA DATA»

## Draghi sfida i furbetti dei vaccini «Senza coscienza chi salta la fila»

Sul caso Von der Leyen: «Dispiace per l'umiliazione, Erdogan un dittatore». E la Turchia convoca l'ambasciatore

Il premier Mario Draghi ha messo nel mirino i furbetti del vaccino. Senza giri di parole ha definito «senza coscienza chi salta la fila» invitando chi è più giovane a «non rubare la dose a chi rischia la vita». Draghi ha commentato anche le proteste in piazza: «Capisco la disperazione». Riaperture? Sì, «ma in sicurezza». E finora «non ho una data». Il premier, poi, sul caso Von der Leyen ha detto: «Dispiace per l'umiliazione, Erdogan un dittatore». La Turchia non ha gradito e ha convocato l'ambasciatore.

SERVIZI / PAGINE 2-8

### ROLLI

#### IL COLORE ROSSO



### LA SITUAZIONE IN LIGURIA

Mario De Fazio

Dubbi, paure, rinunce: lo stop ad AstraZeneca cambia i piani delle Asl

### IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

L'OPERAZIONE FIDUCIA DEL PREMIER

Rassicurare, calmare. Non aveva altro obiettivo la conferenza stampa del premier Mario Draghi.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

NON SOLO RISTORANTI E MERCATI, ECCO LA CRISI VISTA DA ALTRI SETTORI

## L'agricoltura, la pesca, i fiori «La salvezza è riaprire presto»

Il mondo dei fioricoltori; quello della pesca; le lavanderie; il settore agricolo che produce vino, olio, ortaggi; i service dedicati all'installazione di impianti per eventi, concerti, congressi, fiere. Sono cinque filoni di attività di cui si parla poco, perché forse meno appariscenti.

Ma, da un anno, patiscono come baristi, ristoranti e commercianti le chiusure e i divieti imposti dalla pandemia. Le loro attività rischiano il crollo e le voci di chi lavora in questi settori è un coro unanime: «Riaprire per ripartire. Per non morire».

MENDUNI / PAGINA 7



## Il sogno di Kallon, fuggito sul barcone «Al Genoa riesco a sorridere alla vita»

Yayah Kallon, 19 anni, punta della Primavera del Genoa SCHIAPPAPIETRA / PAGINA 35

### ECONOMIA

## Autostrade, Florentino Perez offre 10 miliardi

Teodoro Chiarelli

Florentino Perez esce allo scoperto. Il presidente del Real Madrid, uno degli imprenditori più ricchi di Spagna, manda una lettera ai «cari Fabio e Carlo» (Cerchiai e Bertazzo, presidente e amministratore delegato di Atlantia) e ufficializza l'interesse della sua holding ACS nei confronti di Autostrade per l'Italia.



Perez valuta Aspi in un range fra 9 e 10 miliardi di euro e si dice disponibile a coinvolgere nell'operazione anche Cassa Depositi e Prestiti che, insieme ai fondi Macquarie e Blackstone, ha offerto invece 9,1 miliardi.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

## Messina: addio Libia la rotta non rende Con Msc svoltiamo

Simone Gallotti

Dopo cento anni, la prima rivoluzione. Anche gli imperi - soprattutto quelli familiari - hanno bisogno di scossoni per rinascere. E quello dei Messina ha rischiato di tramontare.



«Dopo un periodo difficile, torniamo a parlare di strategie per il futuro». Ignazio Messina da qualche mese è amministratore delegato del gruppo che compie quest'anno un secolo. E che ora vuole voltare pagina: «Abbiamo deciso di chiudere la rotta con la Libia. È uno dei primi collegamenti che la famiglia varò quando l'Italia era ancora una potenza coloniale. Ma ora non rende più».

L'ARTICOLO / PAGINA 13

**AURUM**  
OPERAZIONE PROTEZIONE E INVESTIMENTO DELLA BANCA TRILUMI

**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

Nei giorni scorsi ho scherzato un poco, ma mica tanto, sulla possibilità ogni un milione di casi di una trombosi dopo la vaccinazione Astrazeneca, e sulla possibilità ogni due milioni e mezzo di morire, se paragonata alla possibilità di ictus ogni mille casi indicata dal bugiardo di un antiinfiammatorio senza ricetta che tengo sulla scrivania, o sulla possibilità ogni 750 mila di salutare il mondo cadendo dal letto. Ma, per scherzare un po' meno, e per illuminare la fondatezza delle preoccupazioni, conviene riportare i numeri diffusi ieri da [errori.giudiziari.com](http://errori.giudiziari.com): dal 1992 al 2020, ventinove anni, le persone riarcite perché finite in galera da innocenti - non indagate o processate, bensì rinchiusi in cella - sono state trentamila, oltre mille all'anno. Mettiamola così: una possibilità ogni sessantamila di essere arre-

## Per chi suona il campanello

MATTIA FELTRI

stati a casaccio. Attenzione, secondo alcune stime, due persone su tre non ottengono il risarcimento a causa dei soliti cavilli, e dunque gli innocenti arrestati sarebbero il triplo, novantamila, tremila all'anno. Stiamo bassi, diciamo il doppio: duemila all'anno. Diciamola meglio: è oltre ottanta volte più probabile che una mattina vi suonino al campanello e vi portino in prigione, anche se non avete fatto niente, che di morire dopo la vaccinazione Astrazeneca. Ho letto qualche articolo, non so quanto fondato, secondo il quale l'Unione europea rinuncerà presto ad Astrazeneca perché ormai il rapporto di fiducia è compromesso. Se è vero, avremmo ragioni moltiplicate per ottanta di dichiarare compromesso il rapporto di fiducia con lo Stato e la Giustizia. Ma la matematica, come la paura, è un'opinione. —

**VIGILANZA VALBISAGNO**

VIGILANZA ARMATA DIURNA E NOTTURNA  
SERVIZIO DI SICUREZZA  
INSTALLAZIONE E GESTIONE  
IMPIANTI ANTINTRUSIONE VIDEOSORVEGLIANZA  
VISITE ISPESSIVE - PIANTONAMENTI

Numero Verde  
**800 50 60 70**



€ 2,50\* in Italia — Venerdì 9 Aprile 2021 — Anno 157\* — Numero 96 — [ilsol24ore.com](http://ilsol24ore.com)

\*In vendita abbinata obbligatoria HTSI - How To Spend It (Il Sole24ORE € 2,00 + HTSI € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e HTSI in vendita separata. Solo nelle province di AL, AT, VC e PV in abbinamento obbligatorio con il Montessoro a € 2,00 in più del prezzo del bi-settimanale (€ 1,50 in più in presenza di un allegato a pagamento al Sole 24 ORE).



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Bonus edilizi**  
Verifica libera sulla congruità dei prezzi per gli interventi



**Borgoglio e De Stefanis**  
— a pagina 33

**Plus 24**  
Piazza Affari non premia le azioni della sostenibilità



— domani con il quotidiano a 0,50 euro

**SCARPA**



**MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.**  
SHOP ONLINE: [SCARPA.NET](http://SCARPA.NET)

FTSE MIB 24576,51 -0,66% | SPREAD BUND 10Y 100,60 -0,90 | €/S 1,1873 -0,09% | BRENT DTD 61,03 +1,33% | [Indici & Numeri → p. 35-39](#)

## Vaccini, Draghi: «Basta saltare le file» «Riaprire in sicurezza, più sostegni»

Strategie per la ripresa

«Rispetteremo l'obiettivo di 50mila dosi al giorno. Contratti Ue da migliorare»

«Erdogan un dittatore con cui però bisogna cooperare». Ankara convoca ambasciatore

L'obiettivo del governo è riaprire le attività prima possibile e in sicurezza. Ma è necessario «vaccinare prioritariamente» anziani e persone fragili: «Tutto dipenderà da questo». Lo ha detto ieri il premier Draghi, indignato per i «salti di fila»: «Smetterla di vaccinare chi ha meno di 60 anni. Con che coscienza un giovane salta la lista e si fa vaccinare». Confermato l'obiettivo di 50mila somministrazioni al giorno. Tanti i temi toccati nella lunga conferenza stampa, dall'Italia («Non accetteremo discriminazioni») al *golden power*. Il prossimo decreto sostegni sarà di dimensioni maggiori rispetto al precedente e conterrà anche misure economiche per le riaperture. Forte il commento su Erdogan che ha «umiliato» Ursula von der Leyen: «Bisogna essere franchi con questi dittatori, di cui però si ha bisogno». Ankara convoca l'ambasciatore. — [Servizi a pagina 3, 8 e 23](#)

Edizione chiusa in redazione alle 22

L'ITALIA CHE NON CI PIACE

Dereghe regionali e i tanti furbi passati davanti per vaccinarsi

Carli e Monaci — a pag. 2

**La storia**



**TOSHIBA E HITACHI, I FONDI A CACCIA DEI GIOIELLI DEL GIAPPONE**

Festa e Filippetti  
— alle pagine 6-7 con un'analisi di Barba Navaretti

**PAROLA DI MARIO DRAGHI**



- INVESTIMENTI**  
Abbiamo perso credibilità nella capacità di investire, dobbiamo riconquistarla. Ci sono centinaia di miliardi per investimenti mal fatti. Dobbiamo cambiare tutto per ridiventare credibili
- LICENZIAMENTI**  
La posizione del Governo è quella espressa nel Dl passato, prevedendo lo sblocco dei licenziamenti a giugno a seconda del tipo di ammortizzatore sociale di cui dispongono i lavoratori
- TURISMO**  
Abbiamo parlato della possibilità di collaborare, l'Italia ha molto da imparare da Grecia e Spagna. La stagione estiva è domani, sul turismo loro hanno già annunciato iniziative importanti

## Smart working verso la proroga A giugno sblocco dei licenziamenti

Covid e occupazione

Lavoro agile: il governo valuta il prolungamento del regime semplificato

Le imprese premono per la proroga delle norme semplificate sullo smart working. Il governo dà parere su una valutazione di proroga del regime semplificato, la cui scadenza è attualmente

fissata al 30 aprile, almeno fino a quando l'emergenza sanitaria non sarà sotto controllo. La proroga potrebbe essere estesa a fine settembre ipotizzando che a quella data, grazie ai vaccini, sia stato raggiunto un sufficiente livello di copertura della popolazione. Sul licenziamenti, intanto, «la linea» ha detto il premier Draghi in conferenza stampa - resta quella del dl del passato: sblocco a giugno a seconda di due tipi di ammortizzatori sociali di cui dispongono i lavoratori e poi a ottobre per gli altri. **Flammeri, Tucci e Colombo** — [alle pagine 3 e 4](#)

**17,3%**

**AIUTI ALLE IMPRESE**

Fondo perduto: 1,91 miliardi a 605mila partite Iva in un giorno

**Mobili, Trovati** — a pagina 5



**Herno**

## Autostrade, il gruppo Acs di Florentino Pérez offre 10 miliardi di euro

Infrastrutture

Il presidente del Real Madrid punta a creare un campione europeo

Florentino Pérez offre 10 miliardi di euro per comprare la quota di Atlantia in Autostrade (Aspi). Il presidente del gruppo spagnolo Acs e del Real Madrid si dice pronto ad acco-

gliere altri investitori nella partita per creare un campione europeo delle infrastrutture. Porte aperte dunque a Cdp e alla cordata Macquarie-Blackstone. «Data la stretta relazione tra i nostri gruppi» scrive Pérez - in seguito all'acquisizione congiunta di Abertis, Acs ha seguito la situazione Aspi negli ultimi mesi e riteniamo che sia un asset molto interessante che si adatta perfettamente alla strategia a lungo termine». Il Cda di Atlantia prende tempo per valutare la nuova offerta. **Laura Galvagni** — a pag. 21

OIL & GAS

Dall'Adriatico agli Appennini ripartono i programmi di ricerca petrolifera

Jacopo Giliberto — a pag. 16

PANORAMA

FINANZA PUBBLICA

Def: il deficit 2021 almeno al 10%, nuovo scostamento verso i 35 miliardi

Prendono forma i numeri del primo Def del governo Draghi, che dovrebbe arrivare in Cdm la prossima settimana. Cifre e previsioni sono ancora in movimento ma si va verso un deficit a doppia cifra, almeno al 10%. Così come è destinato a salire attorno ai 35 miliardi il nuovo scostamento di bilancio. «Le dimensioni del prossimo scostamento saranno superiori a quello precedente» ha confermato ieri Draghi. — [a pagina 3](#)

PANDEMIA & VACCINI

L'IMMUNITÀ PASSA DALLE LICENZE OBBLIGATORIE

di Fabrizio Ondia — a pag. 12

FORUM SAN PATRIGNANO

Sostenibilità sociale per il rilancio dell'Italia

La sostenibilità sociale e ambientale sono le direttrici per uscire dalla crisi pandemica e per rilanciare il Paese. Sono le conclusioni del forum di Confindustria e della comunità di San Patrignano. — [a pagina 15](#)

CALCIO

Piano salva Inter: prestito scudetto da 50 milioni

Piano di Suning in due tappe per salvare l'Inter. Prima un prestito scudetto da 50 milioni per rispettare le scadenze sui stipendi e interessi. Seconda fase la ricerca di un nuovo socio. — [a pagina 28](#)

## Moda 24



Tempo di lusso  
L'alta orologeria alla riconquista del mercato globale

Paco Guarnaccia — a pag. 19

## Nordovest

Oggi nelle edicole di Valle d'Aosta, Piemonte e Liguria

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





Venerdì 9 aprile 2021  
Anno LXXVII - Numero 97 - € 1,20  
San Massimo Vescovo

# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6190



DIRETTORE FRANCO BECHIS  
[www.iltempo.it](http://www.iltempo.it)  
e-mail: direzione@iltempo.it

MANCANO DOSI PER GLI ANZIANI

## Vaccini ai giovani, furia Draghi

Premier contro chi salta la fila ma sbaglia mira e se la prende con uno «psicologo di 35 anni»

Una settimana fa era stato lui a stabilire rigido obbligo di fiala per tutte le professioni mediche

Giusto proteggere i più anziani che rischiano di perdere la vita Ma tocca al governo imporlo

Il Tempo di Osho



"A chi s'è fregato il vaccino je lo faccio risputà"

Martini a pagina 3

DI FRANCO BECHIS

Esalta fine ha parlato Mario Draghi. Come toccava fare a un presidente del Consiglio dopo il caos del giorno prima sul vaccino AstraZeneca, ieri alle 18.30 Draghi ha voluto parlare indirettamente agli italiani attraverso una conferenza stampa che è stata trasmessa in diretta tv su molti canali. (...)

Segue a pagina 3

Salvini incontra il premier  
Ecco le sei regioni che sono già da zona gialla

DI FRANCESCO STORACE

Che Matteo Salvini non voglia fare da spettatore nella lotta al Covid e nella battaglia per far ripartire l'economia si era capito. E ieri è andato a parlarne direttamente a Palazzo Chigi con il presidente del Consiglio Mario Draghi. (...)

Segue a pagina 7

Sequestrati beni per un miliardo  
In affari con la camorra la Bettozzi finisce in galera



Di Corrado e Parboni a pagina 9

Oggi la decisione ufficiale ma i numeri sono impietosi: abbiamo l'Rt ancora a 0,9  
Lazio un'altra settimana in arancione

Concorsopoli in Regione  
Assunzioni irregolari al comune di Allumiere

Magliaro a pagina 14

La Regione punta sull'arancione nella roulette ministeriale che oggi assegnerà i nuovi colori: «Non ci sarà nessun cambio, il Lazio rimarrà arancione - ha assicurato l'assessore alla Sanità, Alessio D'Amato - abbiamo un Rt a 0,9 in lieve diminuzione, così come sono in diminuzione i tassi di incidenza su 100mila abitanti».

Sbraga a pagina 19

Roma crolla tra le mete turistiche  
Per gli hotel in fumo cento milioni al mese

Verucci a pagina 17

Quarti di Europa League  
I giallorossi in Olanda battono l'Ajax 2-1  
Giovedì ritorno a Roma

Austini, Carmellini e Zotti alle pagine 28 e 29



la S TORACIATA  
Il Pd che non mette donne ministro al governo, porta una sedia alla Camera per Ursula. Popcorn, please

**FISIODANIELI** S.r.l.  
Dir. San. Dr. Gianpiero Cutolo  
Esperienza e impegno quotidiano a servizio del vostro benessere

fisioterapia • osteopatia • medicina dello sport  
visite specialistiche • esami clinici e diagnostici

CONVENZIONI SANITARIE DIRETTE CON I PRINCIPALI FONDI ASSICURATIVI

Viale Stefano Gradi, 145 • 00143 Roma • Tel. 06.50.38.432  
[www.fisiodanieli.it](http://www.fisiodanieli.it)

Il diario  
di Maurizio Costanzo



Alcuni Ministri del Governo italiano hanno dato il via libera all'allontanamento delle grandi navi da Venezia. Se ne discuteva da molto in quanto il passaggio di queste grandi navi avrebbe creato, e infatti ha creato, un impatto ambientale. Il primo decreto fu del 2012 firmato Clini-Passera che però rimase incompleto. Sono lieto si faccia qualcosa per evitare di mettere viepiù a rischio la meraviglia che è Venezia e la sua laguna. Forse ci sono anche altre zone d'Italia dove andrebbe preso qualche provvedimento. Perché non fare il buon proposito di porre in essere queste iniziative?



**IO IL MIO 110% QUOTIDIANO**  
**Agevolabile la demolizione e successiva ricostruzione**  
*Loconte a pag. 28*

**VINCE LA POLITICA**  
**Ampliato lo spoils system dei dirigenti pubblici**  
*Oliveri a pag. 35*

**SU WWW.ITALIAOGLI.IT**  
**Fisco - Il provvedimento sulla ripresa delle notifiche**  
**Iva - Fallito e fallimento, la risposta a interpellato delle Entrate**  
**IO ONLINE** **Enti locali - La delibera della Corte dei conti Sardegna sui dirigenti**

**Quanto può durare un'Europa così divisa? Sui vaccini ogni Paese fa per conto proprio e la politica prevale**  
*Tino Oldani a pag. 4*

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

**IN EDICOLA CON**  
**Italia Oggi**  
**La riforma dello SPORT**  
Disponibile anche sul sito [www.classabbonamenti.com](http://www.classabbonamenti.com)

# Superbonus verso la proroga

*Il sottosegretario Gava: il governo lavora all'allungamento delle scadenze e alla semplificazione dei permessi e dei certificati di impatto ambientale*

Il 110% verso la proroga ma torna l'allarme sui prezzi gonfiati. «Il governo lavora alla proroga del superbonus del 110%, alla semplificazione del sistema dei permessi e dei certificati di impatto ambientale e di quelli per le bonifiche delle aree inquinate». Così il sottosegretario alla Transizione ecologica, Yanna Gava (Lega), dopo un incontro con il presidente dei costruttori dell'Ance, Gabriele Buia.

*Galli a pag. 28*

**NON SOLO COPASIR**  
**Da Nord a Sud aumentano litigi e tradimenti nel centrodestra**  
*Valentini a pag. 7*

## Curini, senza il voto del ceto produttivo FdI non sarà mai il primo partito di cdx



«Senza il voto del ceto produttivo Fratelli d'Italia non sarà mai primo partito del centrodestra. A meno di disastri del governo Draghi nei prossimi mesi». È l'analisi di Luigi Curini, politologo dell'Università di Milano e visiting professor presso la Scuola di scienze politiche della Waseda University di Tokyo. Servirebbe «una vera rivoluzione culturale, l'implementazione di una sorta di liberismo populista o di populismo liberale», che però, spiega Curini, «potrebbe venire ben più facile paradossalmente a un Salvini che a una Meloni, semplicemente perché la seconda ha una eredità ideologica decisamente più gravosa del primo».

*Ricciardi a pag. 9*

## DIRITTO & ROVESCIO

**Incontro fra la ministra della giustizia Maria Carla Ercolano e il suo omologo francese Eric Dupond-Moretti. Hanno parlato dell'esecuzione dei mandati di arresto europei. In particolare hanno concordato che gli autori italiani degli attentati terroristici siano portati dalla Francia sino a essere assicurati alla giustizia. Per quasi 40 anni l'Italia, con tutti i suoi governi, ha subito, senza fare una piega, l'affronto di avere un grande paese dalla Via congegnata di coloro che, con abiezioni ossessive, ne misavano le istituzioni. Giorgio Pietrostefani, condannato in via definitiva a 22 anni per l'omicidio del commissario Catalano, non ha fatto un giorno di carcere. Così è capitato a Simonetta Giorgieri, condannata all'ergastolo per il delitto Moro. Si calcola che i dorati latitanti siano almeno 60. Onore al ministro Cortabia per aver restituito all'Italia i suoi diritti. Vergogna per tutti i ministri che l'hanno preceduta e non hanno fatto nulla per ristabilire la legalità. Essi hanno tollerato che un paese amico (la Francia) considerasse degli assassini come «perseguitati politici» diventandone così complice. Inaudito.**

**POTENZIA IL TUO LAVORO, DAI VALORE AL TUO FUTURO!**

**SCEGLI IL NETWORK TOGETHER TO COMPETE.**

Più di **1.000 Professionisti** hanno scelto la forza del Network **"TOGETHER TO COMPETE"** di **Noverim**, società di consulenza in ambito **fiscale, legale, transaction e compliance.**

**Il primo Network a tripla A:**  
**Aumenta** il tuo fatturato.  
**Amplia** la gamma dei servizi offerti.  
**Allarga** il tuo portafoglio Clienti.

JOIN US ON NOVERIM.IT info@noverim.it  
800 08 55 71

**noverim network**  
TOGETHER TO COMPETE  
TOGETHER TO WIN

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

# LA NAZIONE

VENERDÌ 9 aprile 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Oggi il verdetto

**Se gli ospedali reggono  
la Toscana può tornare  
in zona arancione**

Ulivelli nel Fascicolo Regionale



Arezzo, liberata una pakistana

**Sos via mail:  
«Io, segregata  
per un amore»**

Mannino nel Fascicolo Regionale



## Draghi traccia la rotta: ora si riapre

Le priorità: scuola, turismo, eventi e fiere. «Ma non posso indicare una data precisa. Speranza? L'ho voluto io, piena fiducia»  
E sui vaccini: «Prima gli anziani. Con che coscienza c'è chi salta la fila?». La nostra guida: ecco chi può fare AstraZeneca

Servizi  
da pag. 3 a pag. 9

Gli errori nella lotta al Covid

### Il fallimento di un'Europa senza identità

Gabriele Canè

**C**hissà su che divano ci hanno fatto accomodare quando abbiamo trattato gli acquisti dei vaccini? Non di prima fila di sicuro, quello dei clienti migliori. Se fossimo euroscettici ci fregheremmo le mani: visto che figura ha fatto Bruxelles! Siccome c'è di mezzo la vita e la salute di milioni di persone, e pure il presente e il futuro di una istituzione in cui vogliamo ancora credere, non troviamo invece nulla di cui rallegrarci. Anzi. Detto questo, però, non bisogna neppure essere «eurociechi», quindi non vedere e non denunciare una situazione partita male e che continua a non ingranare al meglio.

Continua a pagina 2

**IL PREMIER ATTACCA ERDOGAN PER LO SCHIAFFO ALLA VON DER LEYEN  
LA REAZIONE DI ANKARA: CONVOCATO L'AMBASCIAITORE ITALIANO**



DALLE CITTÀ'

Firenze

**L'idea anti-crisi  
«Negozii aperti  
su appuntamento»**

Servizi in Cronaca

Firenze

**Lavori infiniti  
sulla Fi-Pi-Li  
Un altro intoppo**

Servizio in Cronaca

Firenze

**Il 4 giugno  
allo stadio Ridolfi  
il Golden Gala  
di atletica**

Servizi in Cronaca



Thales Alenia progetta i rifugi per gli astronauti

**Stile italiano nello spazio  
La nostra casa sulla Luna**

Servizio a pagina 13



La fabbrica del cinema a corto di idee

**Hollywood cerca storie  
E le pesca nei videogame**

Bonzi a pagina 12



sipos.it  
Retail Solution

# la Repubblica

sipos.it  
25 ANNI

Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 84

Venerdì 9 aprile 2021

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

CAMBIO DI PASSO NELLA LOTTA AL COVID

## “Vaccini agli anziani, poi si riapre”

Draghi: “Proteggiamo le categorie più deboli per far ripartire l’economia in sicurezza al più presto. Nuovo decreto ristori con un aumento dei fondi”  
Blocco dei licenziamenti, no alla proroga. Colloqui con Moderna per ottenere una fornitura extra di dosi. Faccia a faccia con Salvini a Palazzo Chigi  
**Il premier: Erdogan un dittatore. Ira di Ankara, che convoca l’ambasciatore**

di **Ciriaco e Tonacci** • da pagina 2 pagina 4 e di **Colarusso e D’Argenio** • alle pagine 16 e 17

Il commento

### Il distacco dal Conte 2

di **Claudio Tito**

**I**l cambio di rotta è tracciato. Dopo 55 giorni di attività si apre la “fase 2” del governo Draghi. Per la prima volta, almeno sul tema pandemia, prende forma la discontinuità più concreta rispetto all’esecutivo precedente, al Conte 2.

• a pagina 3

La protesta sociale

### Se il cittadino si sente solo

di **Carlo Galli**

**L**o sostengono, tra gli altri, anche alcuni sindacati di polizia: al di là del folklore sciamanico, dei saluti romani, delle violenze – inaccettabili – la protesta sociale non può essere trattata come un problema di ordine pubblico.

• a pagina 27



▲ **Londra** Il National Covid Memorial inglese sul muro dell’ospedale Saint Thomas: cuori per ricordare le vittime

Il dossier

### AstraZeneca ecco quello che bisogna sapere

di **Bocci e Dusì**  
• alle pagine 6 e 7

L’analisi

### Concorsi pubblici occasione persa per i giovani

di **Boeri e Perotti**  
• a pagina 13

L’intervista

### Carfagna: capisco l’angoscia in piazza non le rivolte guidate

di **Carmelo Lopapa**  
• a pagina 11

Mappamondi

### Il governatore della banca libica “L’Italia investa. Ci fidiamo di voi”



di **Paolo Brera**  
• a pagina 18

### Così l’Africa aiuterà l’Europa

di **Marco Minniti**

**C**on la sua visita in Libia, il presidente del Consiglio Mario Draghi ha dato insieme un messaggio di saggezza e coraggio. Saggezza: in Libia si gioca un pezzo grande del nostro «interesse nazionale».

• a pagina 27

**GIELLE™**

Antincendio dal 1965



Vigilanza Antincendio | Collaudi Tped-Ispesl

PREMIATA AZIENDA STORICA DEL COMM. LUIGI GALANTUCCI

www.gielle.it — www.f-gas.it

Oltre 70 arresti



### Lady Petrolio tra camorra e dance music

di **Ceccarelli** • a pagina 26  
**Foschini e Ossino** • a pagina 21

Europa League



### Roma da sogno battuto l’Ajax ad Amsterdam

di **Matteo Pinci**  
• a pagina 37

Domani in edicola

### Robinson va in cerca di avventura



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - 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 HW 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50  
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con “Il Mondo di Dante” € 11,90

NZ



Politica Bettini si fa una corrente per spostare il Pd verso Conte

FABIO MARTINI - P. 13

Moby Prince Parla l'unico superstita "Trent'anni dopo aspetto ancora verità"

NICCOLÒ ZANCAN - P. 14



Walt Disney-La Stampa Trenta libri per scoprire scienza e tecnologia

GUIDO TIBERGA - P. 25



# LA STAMPA



VENERDÌ 9 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 97 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-T0 II www.lastampa.it

GNN

CALANO I CONTAGI: 26 MILIONI VERSO LA ZONA ARANCIONE. IL PREMIER: CON CHE COSCIENZA UN GIOVANE SALTA LA FILA?

## Draghi attacca i furbetti del vaccino

Affondo su Erdogan: "Un dittatore di cui si ha bisogno". La Turchia convoca il nostro ambasciatore

Mario Draghi difende il ministro Speranza da Salvini, annuncia lo stop alle vaccinazioni degli under 60 e accusa chi salta la fila «di non avere coscienza». Sulle proteste dice di «capire la disperazione». Poi definisce Erdogan «un dittatore». La Turchia convoca l'ambasciatore italiano: «Inaccettabile». -DAPAG 2 APAG 5

IL COMMENTO

### DUE SCHIAFFI AL SULTANO

ALBERTO SIMONI

Sembra quasi di sentirlo l'applauso lunghissimo in un crescendo quasi liberatorio di milioni di persone - europei, turchi, i malmenati curdi - per quelle due semplici ma secche parole: Erdogan è un dittatore. La verità prima si insinua, per anni sonnacchia ma poi esplosiva. Basta ci sia qualcuno a darle voce, Mario Draghi è la voce: il presidente del Consiglio ha schiaffeggiato il satrapo di Ankara e assetato un buffetto a un'Europa sempre timida.

CONTINUA A PAGINA 23

L'ANALISI

### LA STRATEGIA DELLA FIDUCIA

MARCELLO SORGI

Rassicurare, calmare. E verrebbe quasi da dire "troncare, sopire", come scritto nei Promessi Sposi. Non aveva altro obiettivo la conferenza stampa del presidente del Consiglio Mario Draghi, convocata ieri sera all'indomani del pasticcio Ema-AstraZeneca, sull'onda di telegiornali e giornali che parlavano di trombosi come possibile conseguenza della somministrazione del vaccino anglo-svedese e di migliaia di disdette di gente spaventata.

CONTINUA A PAGINA 3

L'INTERVENTO

### Bonino: sofa-gate colpa della Ue

EMMA BONINO

Appurato che l'incidente diplomatico di Ankara non ha nulla a che vedere con la mancanza di sedie e tantomeno con il galeato, proviamo a rimettere in fila i fatti a partire dall'ultimo in ordine di tempo: la versione della Turchia, che si è chiamata fuori e ha attribuito l'errore ai responsabili del cerimoniale europeo, non è stata smentita. Tanto per cominciare ci sono le ambizioni incrociate delle tre principali istituzioni europee.

CONTINUA A PAGINA 23

L'INTERVISTA

### Murgia: l'esercito non è la salvezza

FRANCESCO GRIGNETTI

Michela Murgia, la recidiva. Ci era già cascata, nel reato di lesa italianità, con l'invenzione del «fasciometro», ovvero la misurazione del fascismo che è in noi. Era il 2018. Ecco, ci è ricascata. Parlando del generale Figliuolo, il commissario del piano vaccinale, ha detto che «gli unici uomini che ho visto in divisa davanti alle telecamere che non fossero poliziotti che stavano dichiarando un arresto importante, sono i dittatori negli altri Paesi». Apriti cielo. -P. 11

IRLANDA DEL NORD

### Belfast brucia, riesplode la rivolta contro Londra



REUTERS/JASON GARNICOFF

### AVVELENATI DALLA BREXIT

CATERINA SOFFICI

A Belfast tornano le molotov. Scontri, un bus in fiamme, una cinquantina di agenti feriti, decine di arresti, tra cui due che la Bbc chiama bambini: 13 e 14 anni. -P. 19

LE IDEE

### PEREZ E 10 MILIARDI PER AUTOSTRADE

MARIO DEAGLIO

Il tempo corre e le scadenze si avvicinano. Intenta a misurare le cifre giornalieri della battaglia contro il virus, che possono avere conseguenze non piccole sulle nostre vicende personali, l'opinione pubblica sembra essersi dimenticata che tra tre settimane ci aspetta un'altra scadenza che può incidere in maniera decisiva su ciò che attende noi, i nostri figli e i nostri nipoti nei prossimi anni e decenni. A fine mese, infatti, l'Italia dovrà presentare a Bruxelles un documento in cui spiega come intende spendere all'incirca 200 miliardi nei prossimi cinque-sei anni, investendoli in settori e con cifre complessive decise a livello europeo. -P. 23



IL CASO

### SE BEZOS SI PRENDE ANCHE I MONDIALI

MASSIMILIANO PANARARI

La transizione digitale, ergo quella televisiva. È l'inarrestabile marcia trionfale di Jeff Bezos, l'uomo più ricco del mondo nella classifica 2021 di Forbes. Dopo essersi già assicurata i diritti di trasmissione della Champions League, la corporation Usa ha acquistato per Prime anche il pacchetto B2 dei Mondiali di calcio 2022. La Rai "rimane della partita", e avrà nella sua programmazione il pacchetto B1 (con gli incontri della nostra Nazionale). Nondimeno, guardando a questo ennesimo successo "amazonico" dal divano di una casa italiana, si potrebbe dire che ora la rivoluzione digitale si è fatta in tutto e per tutto establishment. -P. 23



DOMANI LA 1^ USCITA: PAPERINO E LE FORMULE CHIMICHE A SOLO 1,90 € In più



LA GRANDE SCIENZA

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

### BUONGIORNO

Nei giorni scorsi ho scherzato un poco, ma mica tanto, sulla possibilità ogni un milione di casi di una tromboside dopo la vaccinazione AstraZeneca, e sulla possibilità ogni due milioni e mezzo di morire, se paragonata alla possibilità di letus ogni mille casi indicata dal biugiardino di un antinfiammatorio senza ricetta che tengo sulla scrivania, o sulla possibilità ogni 750 mila di salutare il mondo cadendo dal letto. Ma, per scherzare un po' meno, e per illuminare la fondatezza delle preoccupazioni, conviene riportare i numeri diffusi ieri da erroggiudiziari.com: dal 1992 al 2020, ventinove anni, le persone risarcite perché finite in galera da innocenti - non indagate o processate, bensì rinchiusi in cella - sono state trentamila, oltre mille all'anno. Mettiamola così: una possibilità ogni sessantamila di essere arrestati a casaccio.

### Per chi suona il campanello

MATTIA FELTRI

Attenzione, secondo alcune stime, due persone su tre non ottengono il risarcimento a causa dei soliti cavilli, e dunque gli innocenti arrestati sarebbero il triplo, novantamila, tremila all'anno. Stiamo bassi, diciamo il doppio: duemila all'anno. Diciamola meglio: è oltre ottanta volte più probabile che una mattina vi suonino al campanello e vi portino in prigione, anche se non avete fatto niente, che di morire dopo la vaccinazione AstraZeneca. Ho letto qualche articolo, non so quanto fondato, secondo il quale l'Unione europea rinuncerà presto ad AstraZeneca perché ormai il rapporto di fiducia è compromesso. Se è vero, avremmo ragioni moltiplicate per ottanta di dichiarare compromesso il rapporto di fiducia con lo Stato e la Giustizia. Ma la matematica, come la paura, è un'opinione.

NOBIS ASSICURAZIONI www.nobis.it



**BORSA -0,66%** 1€ = \$1,1873

<b>BORSE ESTERE</b>		
Dow Jones	33.482	▲
Nasdaq	13.816	▲
S&P 500	4.097	▲
Francoforta	16.853	▲
Zurigo	11.807	▲
Londra	6.945	▲
Parigi	6.166	▲
<b>VALUTE</b>		
Euro-Dollaro	0,8529	▲
Euro-Yen	120,71	▲
Euro-Fr.Su.	1,1081	▲
Euro-Yuan	7,7248	▼
<b>SPREAD</b>		
Spa-Bund 10Y	90,30	▼
<b>RENDIMENTI</b>		
Spa 10 Y	0,0620	▼
Bund 10 Y	-0,3380	▼
<b>FUTURE</b>		
Euro Spg	140,09	▲
Caro Bund	175,79	▲
Ftse Mib	24,540	▼

**Lagarde invita alla prudenza sui dividendi: titoli bancari in retromarcia a Piazza Affari**

Sul settore arriva un'altra doccia fredda da parte della Bce: in borsa soffrono Unicredit e Banco Bpm

**Boeris a pagina 8**



**Kering investe su un hub green italiano vicino a Novara**

A Treate il gruppo della moda impiegherà circa 900 dipendenti

**Bottoni in MF Fashion**

Anno XXXIII n. 059

Venerdì 9 Aprile 2021

€2,00 *Classedificatori*



Corriere della Sera - 100% a €0,20 (120) + € 0,05 - Corriere della Sera - 100% a €0,20 (120) + € 0,05 - Corriere della Sera - 100% a €0,20 (120) + € 0,05 - Corriere della Sera - 100% a €0,20 (120) + € 0,05

**LE PRIME MOSSE DEL COLOSSO A QUATTORRUOTE**

# Stellantis assume solo all'estero

*Il gruppo nato dalla fusione **Psa-Fca** cerca figure professionali in **Francia e Usa**. Disponibili già **500 posti** qualificati in big data, batterie, **software** e cybersecurity. Intanto in Italia frena la produzione della **500E**. Giorgetti: golden power sull'auto*

**L'AFFONDO DI PEREZ SU ASPI INFIAMMA ATLANTIA CHE VOLA AI MASSIMI DA UN ANNO**



**ANTIRICICLAGGIO**  
*Allarme Bankitalia: negli aiuti anti-Covid cresce il rischio di truffe e illeciti*

**SALVATAGGIO/1**  
*Maccaferri, Apollo offre 200 milioni per rilevare Seci*

**SALVATAGGIO/2**  
*Intesa finisce la pulizia delle ex banche venete: dal 2016 retrocessi crediti per 1,12 mld*



Oggi il mio business ha anche una vetrina online

**UNICREDIT PER L'ITALIA**

**UniCredit**

La banca per le cose che contano.

unicredit.it/easyecommerce

La soluzione per creare il tuo sito e-commerce, aumentare la visibilità dei tuoi prodotti e vendere direttamente online.

Nevoce pubblica con finalità promozionale. Per conoscere condizioni e costi dei servizi UniCredit e UniCredit.it, consultare con UniCredit Group S.p.A.

## Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

l' esito dell' incontro a roma

### Modello Ferriera per l' escavo in porto

*Tra i ministeri competenti, Regione, Autorità di sistema e Comune siglato un accordo di programma. Previste 3 soluzioni*

TIZIANA CARPINELLI

È l' accordo di programma, così si è deciso ieri in piazza Colonna, nella sede istituzionale della Regione Friuli Venezia Giulia a Roma, la strada da percorrere per portare a casa l' escavo di Portorosega, una partita ormai ventennale. Si guarda all' esperienza messa a frutto con Servola nella riconversione industriale della Ferriera. Un iter lì siglato per lo smantellamento dell' area a caldo e la messa in sicurezza dei terreni. Qui tuttavia non si tratta di bonifiche, bensì di risolvere il problema del parere sfavorevole espresso dal Provveditorato alle opere pubbliche, i cui rilievi mossi, tra gli altri, si concentrano sul deposito dei fanghi successivo al dragaggio del canale portuale.

Non è un caso che a proporre l' accordo di programma sia stato ieri il direttore centrale della Difesa dell' ambiente, energia e sviluppo sostenibile Massimo Canali, lo stesso che ha seguito da vicino, per la Regione, la partita di Servola.

E proprio ai funzionari della Regione, secondo gli accordi assunti nella capitale, spetterà stendere ora la bozza dell' accordo, che sarà illustrato di qui a una quindicina di giorni per la firma. È questo il primo esito del lungo vertice, protrattosi abbondantemente oltre le due ore, convocato ieri in piazza Colonna e che ha visto la presenza, per la delegazione isontino-giuliana, del presidente dell' **Autorità di sistema** del mare Adriatico orientale Zeno d' Agostino, dei due assessori della giunta Fedriga Graziano Pizzimenti (Infrastrutture) e Fabio Scoccimarro (Ambiente), scortati dai dirigenti Marco Pedrini e appunto dall' ingegner Canali, e del sindaco Anna Cisint. In collegamento, per la Capitaneria di porto di Monfalcone, il comandante Giovanni Nicosia e il capitano di fregata Riccardo Cozzani. Per la parte governativa il viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli, richiamato in Senato, all' ultimo non ha potuto essere presente al vertice, ma ha introdotto e delegato poi la vicenda all' esperto della portualità, che nel passato governo Conte rivestiva medesimo incarico, Edoardo Rixi. Ad assumere la regia il sottosegretario alla Transizione ecologica Vannia Gava. Tutti gli attori hanno convenuto sulla volontà di dar corso e portare a termine l' opera dell' escavo monfalconese.

Ma al tavolo si è a lungo dibattuto anche di soluzioni. Tre quelle avanzate. La prima, di cui nei prossimi giorni si valuterà la fattibilità perché viene considerata l' opzione favorita, prevede, come chiarito dal sindaco, «il mantenimento del progetto attuale, dunque l' approfondimento di 12, 5 metri, con il deposito temporaneo dei fanghi nella cassa di colmata e il successivo spostamento nelle adiacenze, sempre nel rispetto dei livelli utili alla gestione della portualità». Un punto che potrebbe vedere, per competenza, il ruolo diretto dell' **Autorità di sistema**.

La seconda prospettiva invece programma «una riduzione del dragaggio», in termini di quantitativi di sedimenti. La terza idea, considerata un po' il piano B, invece prescrive la modifica del progetto, per il quale si è già ottenuta una serie di autorizzazioni, nella parte relativa al solo deposito dei fanghi, con il loro rilascio a mare: una circostanza non prevista all' epoca della formulazione dell' istanza e ora invece consentita dalle disposizioni.



«Ottima riunione a Roma, tutta la componente sia nazionale che locale, ha approntato in maniera operativa e concreta il problema - ha commentato a margine il presidente dell' Authority D' Agostino -: abbiamo una serie di soluzioni e come **Autorità** di **sistema** faremo la nostra parte». «Sono ottimista - ha concluso - su quelli che saranno i risultati di questo lavoro di squadra che stiamo portando avanti». «Mi ritengo soddisfatto della riunione a Roma: finalmente si è capito quali sono i soggetti che possono



## Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

---

intervenire e che devono intervenire per trovare una soluzione all' annoso problema - invece l' assessore Pizzimenti -. Da adesso in poi c' è solo da lavorare, mettere assieme idee e progetti. Tutti devono remare dalla stessa parte per arrivare al risultato. È stata una giornata positiva, difficile nella gestione, ma alla fine c' è una strada comune a tutti gli interlocutori. E probabilmente darà un buon risultato, forse anche in tempi brevi».

«Finalmente tutti i soggetti interessati dall' escavo hanno chiaro il loro compito - ha concluso Scoccimarro -. Procederemo su una strada comune per l' interesse del territorio, che di certo trarrà giovamento in termini economici e lavorativi dallo sviluppo dello scalo».

La Regione ha già accantonato 18 milioni per il progetto che prevede il dragaggio di un milione di m<sup>3</sup> di sedimenti. --©  
RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LA COMPAGNIA AMMETTE CHE POTREBBE RIPENSARCI in futuro

### Costa Crociere farà tappa solo a Trieste Niente Venezia nelle prossime due stagioni

GIULIO DE POLO

**veneziana** Anche la stagione crocieristica 2022-2023 della Costa Crociere non comprende **Venezia** come **porto** di approdo, o come è stato per molti anni in passato come "homeport". Ma dalla sede generale della compagnia di navigazione a Genova trapela la volontà di poter risolvere al più presto le problematiche legate all' arrivo della grandi navi targate Costa anche a Marghera e non più alla Marittima. Problemi legati a quelli che vengono definiti "standard di qualità" per offrire ai crocieristi quel servizio che ha fatto conoscere il brand Costa nel mondo.

Insomma, pare di capire, va bene arrivare a Marghera nel **porto** industriale, ma servono i servizi per i passeggeri degni di una grande compagnia da crociera. D' altronde anche chi arriva Marsiglia o a Barcellona in nave, approda nel **porto** industriale e dal terrazzo della cabina vede per ore l' andirivieni dei containers caricati sulla navi da trasporto. Ma i terminal permettono la consegna dei bagagli in banchina, l' attesa all' imbarco in grande sale climatizzate e con tutti i servizi. Inoltre i terminal sono dotati di grandi parcheggi da dove partono gli autobus per le escursioni. Qui si dovrà dotare il terminal di ampie banchine per permettere ai motoscafi di poter caricare i crocieristi per le gite turistiche nella città storica. La volontà di trovare una soluzione per il **porto** di **Venezia** era stata espressa pochi giorni fa da Francesco Galiotti, direttore per l' Italia di Clia, l' associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, che aveva accolto 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. «Aspettiamo la call for ideas del governo, nel frattempo siamo contenti che ci siano gli accosti temporanei», ha detto Galiotti, «ma prendiamo atto dei tempi tecnici necessari a predisporli: le autorità ci hanno fatto sapere che occorreranno 6 mesi». Per questo Costa ha anche ieri confermato che per questa stagione estiva le navi approderanno nel **porto** di Trieste, almeno fino a quando non sarà possibile arrivare a **Venezia**. La ripartenze delle crociera Costa è infatti prevista per il primo maggio nel Mediterraneo occidentale dal **porto** di Savona mentre da giugno partiranno le prime crociere sul Mediterraneo orientale. --Giulio De Polo.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Tonnellate di prodotto stoccate in banchina e dirette ai mercati europei Per il 2021 previsto l' arrivo di dodici navi refrigerate a partire da maggio

### Zespri rinnova con Reefer Il colosso della frutta fa sbarcare i kiwi a Vado

GIOVANNI VACCARO

**VADO** Migliaia di tonnellate di kiwi in arrivo a **Vado**. Zespri International Ltd, uno dei maggiori operatori mondiali della frutta e il principale per quanto riguarda i kiwi con clienti in oltre 50 paesi, punta di nuovo le sue navi verso il **porto** di **Vado**. Il colosso neozelandese ha rinnovato l' accordo con il Reefer Terminal, che fa parte di **Vado** Gateway dopo l' acquisizione da parte di Apm Terminals, per scaricare sulle banchine vadesi i kiwi destinati a una parte dei mercati europei. Zespri si appoggia al Reefer già da dieci anni e, con le previsioni di aumento dei consumi, ha rinnovato la richiesta di sbarcare a **Vado** i suoi carichi. Per il 2021 è previsto indicativamente l' arrivo di dieci o dodici navi refrigerate "cool carrier-chartered".

Le scadenze sono ipotizzate a partire da maggio con l' attracco di una nave ogni due settimane, che trasporterà a bordo esclusivamente merce di proprietà Zespri destinata a **Vado** e Tarragona. Lo scalo del Reefer resta il principale punto di riferimento nel Mediterraneo, in alternativa al grande **porto** di Zeebrugge, in Belgio, che serve i mercati del Nord Europa. Nel 2020 i traffici hanno portato nello scalo belga tre navi frigorifero e 22 portacontainer. Gli scali di **Vado** e Tarragona sono stati invece la tappa nel Mediterraneo dei viaggi di 11 navi. In totale lo scorso anno via mare erano arrivati in Europa circa 55 milioni vassoi di kiwi, suddivisi tra 20 milioni di "trays" di frutti di tipo SunGold, caratteristici per la loro polpa di colore giallo, e 35 milioni di "trays" della varietà Green, ossia quelli più conosciuti, con la polpa verde. La tradizione che vede i frutti neozelandesi approdare a **Vado** risale al maggio del 2009, quando arrivò la "Ivory Ace", la prima nave con un carico di frutta Zespri che attraccò al Reefer Terminal di **Vado**-Bergeggi, allora gestito dal Gf Group della famiglia Orsero. Dalle stive vennero scaricati migliaia di vassoi di kiwi, circa un milione di pezzi, poi smistati verso i centri del Nord Italia.

La società neozelandese, nata nel 1997 come cooperativa di coltivatori di kiwi, lavora anche in Italia, dove ha stretto contratti in licenza con aziende agricole che producono kiwi commercializzati da novembre a gennaio in modo da soddisfare tutto l' anno la domanda. Reefer Terminal si conferma il primo terminal nel Mediterraneo per i traffici di frutta, passati dalle 85 mila tonnellate del 1982 alle 500 mila tonnellate degli ultimi anni, provenienti da Sud Africa, Sud America e Nuova Zelanda.



L' economia del mare

**Mediterraneo a tutto gas (naturale liquefatto): Liguria nel piano**

Navigazione pulita all' interno del Mediterraneo, attraversato con frequenza crescente da ogni tipo di nave, sia per il trasporto di merci, sia per quello di passeggeri. Proprio per questo, è necessario garantire standard di sostenibilità in linea con le direttive governative e dell' Unione Europea. Da questo punto di partenza si uniscono le regioni italiane e francesi che si affacciano sul mare per mettere a punto un piano d' azione innovativo rispetto al passato che faccia appunto leva sulla " navigazione pulita". Il progetto Signal, che ha la regione Sardegna come capofila, vede in campo la Regione Liguria e l' università di Genova, insieme ad altri partner, beneficiando di finanziamenti comunitari per mettere a punto nuove iniziative ambientali legate al trasporto, a cominciare dall' impiego di Gnl, gas naturale liquefatto, in sostituzione del tradizionale gasolio ( bunker). Proprio con l' obiettivo di realizzare « strategie transfrontaliere per la valorizzazione del gas naturale liquido » , il progetto nasce per studiare e definire un **sistema** integrato di distribuzione nei territori dei partner coinvolti.



Un tema di particolare importanza per avere «nuovi strumenti di scelta sull' utilizzo del gnl, fondamentale nella transizione energetica» sottolinea l' assessore all' Industria della Regione Sardegna, Anita Pili, in occasione del seminario (in videoconferenza) «il ruolo del gnl nella prospettiva di una Europa ecosostenibile », evento finale del progetto Signal. I partner del progetto, che beneficia di un finanziamento Fesr di 1 milione 613mila euro, sono la Regione Liguria, l' università di Genova, l' **autorità** di **sistema portuale** del mar tirreno settentrionale, l' Office des transports della Corsica e la camera di commercio del Var ( Francia). Signal fa parte di un gruppo di progetti cofinanziati dal programma ' interreg Italia- Francia marittimo' per realizzare uno spazio marittimo interregionale comune nel Mediterraneo settentrionale.

- (mas.m.  
)

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Ignazio Messina L' ad del gruppo: «Non siamo più un' azienda solo familiare Il porto di Genova ti strangola, con Psa non è una competizione ad armi pari»

### «La storia da sola non basta Addio per ora alla Libia ma con Msc svolteremo»

SIMONE GALLOTTI

genova Dopo cento anni, la prima rivoluzione.

Anche gli imperi - soprattutto quelli familiari - hanno bisogno di scossoni per rinascere. E quello dei Messina ha rischiato di tramontare. «Dopo un periodo difficile, adesso possiamo finalmente tornare a parlare di strategie per il futuro». Ignazio Messina da qualche mese è amministratore delegato del gruppo genovese che compie quest' anno un secolo di vita. E che ora vuole voltare pagina: «Abbiamo deciso di chiudere la rotta con la Libia. È uno dei primi collegamenti che la famiglia aveva varato quando l' Italia era ancora una potenza coloniale. Ma ora non rende più».

Ma era uno dei simboli del gruppo...

«E noi siamo pronti a sostenere anche gli eventuali sforzi del nostro Paese per rilanciare l' economia libica, soprattutto dopo la visita del premier Mario Draghi. Quando le condizioni di mercato torneranno, la riapriremo».

#### Basta con il sentimentalismo?

«Tutt' altro. Ma se con un noleggio di due mesi della nave schierata su quella rotta incassiamo di più che con la gestione diretta di un anno, è giusto che il cervello prevalga sul cuore, anche se solo momentaneamente».

La rivoluzione, anche culturale, l' avete fatta con Msc, entrata nella vostra compagnia con il 49%. «Vuole sapere cosa è cambiato? Molto. Sono amministratore delegato di un' azienda che per un secolo è stata familiare e ora ha un socio importante.

Mi sento sotto esame ogni giorno e questo mi fa bene. Siamo arrivati ad avere in azienda anche 8 parenti contemporaneamente: non è la cosa più semplice del mondo...Ho passato 30 anni nell' attività di famiglia: 20 li ho vissuti in una realtà che macinava utili, aveva tanta liquidità e sembrava che nulla potesse fermarla. Gli ultimi 10 invece abbiamo cercato di far tornare i conti, di ripagare i copiosi investimenti per il rinnovo della flotta, gestendo anche il passaggio tra i nostri zii e mio padre, e la nostra generazione, quella mia, di mio cugino Stefano e di Andrea Gais. E poi abbiamo trovato un socio industriale che ci aiutasse a salvare l' azienda».

#### Non male come avventura. E ora?

«I conti sono migliorati, grazie anche al momento favorevole del mercato. Se continua così avremo un anno positivo: a gennaio abbiamo gettato ottime premesse».

Facciamo un po' il punto su Genova...

«Guardi, non ne voglio parlare più di tanto...»

»Mi sembra deluso.

«Oggi consideriamo Genova per quanto importante, solo uno degli oltre 50 porti che tocchiamo regolarmente. Certo qui abbiamo la sede e il terminal, ma ormai è sempre di più "uno dei tanti"». Non vorrà eludere la domanda...

«Ascolti: questo è un porto complicato, forse anche per la troppa storia che ha alle sue spalle. È un porto che ti



abbraccia rischiando poi di strangolarti con la complessità delle relazioni esistenti e delle contraddizioni. Ti assorbe e ti fa sentire parte del problema anziché della soluzione, ma sinceramente

---



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

il problema maggiore resta l'incapacità di interpretare velocemente le esigenze del mercato. Troppe energie assorbite, rispetto ai risultati ottenuti».

Ad esempio?

«In Tanzania, a Dar Es Salaam, in tre mesi grazie alla buona volontà dei locali e alla capacità del nostro equipaggio, siamo riusciti a risolvere l'attracco di una nostra nave su una banchina del porto che sembrava impossibile. Qui non riusciamo nemmeno ad aprire il varco di Ponente mentre l'aeroporto è chiuso per Covid». A proposito: i depositi chimici di Ottolenghi verranno da voi? «C'è un ricorso, c'è il solito problema del cono aereo, non so come finirà. Noi abbiamo dato la nostra disponibilità due anni fa, ma mi sembra che i problemi aumentino». La famosa lettera di Confindustria ha riaperto il conflitto sociale, ma mi pare anche quello tra terminalisti... «Sfido chiunque a sostenere di essere all'oscuro del contenuto di quella lettera. E sfido chiunque anche a dire che non è vero quello che c'è scritto su quel documento. Certo ammetto che è stata scritta troppo in legalese e poco in politichese, ma la sostanza non cambia: l'Authority deve essere arbitro imparziale, non schierarsi sempre al fianco della Culmv». E tra terminalisti? Ci sarà una nuova stagione di conflitti?

«Oggi nel porto c'è un solo grande operatore, quello che ha messo insieme Psa e Sech, primo e secondo terminal container dello scalo. Le navi grandi vanno a Pra'-Voltri, quelle da 14 mila teu a Sampierdarena possono andare solo al Sech. Noi, Spinelli, Terminal San Giorgio e Bettolo siamo penalizzati da limiti fisici che non ci consentono di competere con loro. È stata fatta una scelta strategica precisa nel porto di Genova, in cui la competizione, è evidente, non avviene ad armi pari.

Ma è altrettanto chiaro che non si possono chiedere a tutti le stesse condizioni quando si tratta invece di salvare la Culmv: sul nostro bilancio il peso di quel sostegno è diverso da quello di Psa, che macina decine di milioni di utile ogni anno ».

E sulla diga? Non mi sembrava così favorevole...

«E perché? Prendo atto che è stato cambiato notevolmente il piano di intervento. E noi saremo costretti ad adeguare di conseguenza i nostri piani di investimenti. Semplice».

### Ma Gianluigi Aponte si fa sentire?

«Msc ha tre autorevoli rappresentanti nel Cda. Con il comandante ci sentiamo regolarmente: conosce tutto, anche nei dettagli. È dura, sfidante, ma è anche un piacere. Ogni giorno so che devo rispondere del mio operato a qualcuno di molto importante, che bada al sodo e che vuole risultati».

--

## Sblocco Suez, rischio ingorgo a Genova: i trasportatori chiedono di estendere gli orari dei terminal

**Genova** . Scongiorare l' effetto 'fisarmonica' che verrà a crearsi con l' arrivo delle navi a **Genova** dopo lo sblocco del canale di Suez attraverso un' estensione degli orari operativi dei terminal per evitare che le navi restino in rada. È quanto chiedono le associazioni di categoria degli autotrasportatori in una lettera inviata a terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi, armatori, depositi, al sindaco di **Genova** Marco Bucci e al presidente ligure Giovanni Toti. La richiesta è quella di un ' immediato tavolo di confronto per coordinare una risposta straordinaria invocando procedure urgenti affinché anche in questa vicenda il modello **Genova** rappresenti la modalità con cui affrontare l' effetto 'fisarmonica' dato dal congestionamento dell' arrivo navi. Lavorare la seconda nave da parte di tutti i terminal , anche quelli che tali procedure non le hanno ancora introdotte, fermo restando i servizi all' autotrasporto, è la modalità con cui **Genova** può offrire il suo contributo al grave danno dell' economia che l' occlusione del canale di Suez ha rappresentato'. leggi anche Flussi Suez, rischio 'ingorgo' anche per il **porto** di **Genova**: Capitaneria in pre-allerta 'L' autotrasporto - si legge ancora - da troppo tempo attende risposte che velocizzino le procedure e le operazioni di carico e scarico . Il comune denominatore dell' effetto fisarmonica tra autotrasportatori del mare-armatori e quelli su gomma, per una risposta comune sull' efficientamento del nostro sistema portuale. Una speranza per **Genova** nonché l' ultimo grido dell' autotrasporto che non può più attendere e la cui pazienza è ormai al limite della sopportabilità'.



TEMI DEL GIORNO:

PROPOSTA

**Sblocco Suez, rischio ingorgo a Genova: i trasportatori chiedono di estendere gli orari dei terminal**

Lettera ad aziende, Toti e Bucci: "Per affrontare l'effetto 'fisarmonica' applicare il modello Genova"



Il Redazione

08 Aprile 2021

15:44

COMMENTA

1 min

STAMPA

Facebook

Twitter

LinkedIn

Reddit

StumbleUpon

**Genova.** Scongiorare l'effetto "fisarmonica" che verrà a crearsi con l'arrivo delle navi a Genova dopo lo sblocco del canale di Suez attraverso un'estensione degli orari operativi dei terminal per evitare che le navi restino in rada.

E quanto chiedono le associazioni di categoria degli autotrasportatori in una lettera inviata a terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi, armatori, depositi, al sindaco di Genova Marco Bucci e al presidente ligure Giovanni Toti.

La richiesta è quella di un "immediato tavolo di

# Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

La richiesta

## Canale di Suez sbloccato: «Procedure più snelle»

L. IV.

La Spezia porti liguri, con La Spezia in testa, chiedono all' Agenzia delle dogane nazionale la possibilità di diventare smart terminal. Per far fronte al congestionamento previsto sulle banchine, con l' arrivo di decine di cargo in pochi giorni dopo lo sblocco del canale di Suez. Alla Spezia saranno 25 le navi attese nelle prossime due settimane.

«Come rappresentanti del cluster portuale, abbiamo proposto due possibili soluzioni - spiega il presidente degli spedizionieri doganali del porto della Spezia, Bruno Pisano -. O la modifica delle procedure per far sì che sia possibile agire come smart terminal, cioè con uno sdoganamento a bordo. Oppure, se questo non fosse possibile, un provvedimento emergenziale che ci permetta comunque di operare in questo modo, facendo fronte all' impatto che ci sarà sulle nostre banchine dopo Suez». La possibilità di effettuare lo sdoganamento in mare farebbe la differenza in termini di tempi.

--I. iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



la vertenza

### Contship si siede al tavolo per trattare la proroga della cassa integrazione

*Lscv vuole rinnovare l' accordo fino a giugno per i dipendenti, ma i sindacati vogliono garanzie Riunione già fissata per il prossimo 13 aprile*

LAURA IVANI

La Spezia Altre 13 settimane di cassa integrazione per i dipendenti del La Spezia Container Terminal. Di questo si discuterà martedì 13 aprile, a un tavolo convocato proprio dall' azienda del gruppo Contship che ha chiesto un confronto con i sindacati. Il terminal del gruppo Contship sembra del tutto convinto a voler usufruire delle ulteriori settimane di ammortizzatori sociali, concesse grazie a una proroga al Dl Sostegno. Le 13 settimane "scadono" il 30 giugno, per cui è possibile che la cassa parta già dalla prossima settimana. Immediatamente dopo il tavolo con i sindacati. E il nuovo accordo di cui si discuterà il prossimo martedì potrebbe ricalcare del tutto quello siglato lo scorso gennaio, per le 11 settimane di cig scadute il 31 marzo.

Di sicuro i rappresentanti dei lavoratori cercheranno di strappare qualcosa in più rispetto al precedente accordo, anche a fronte della mutata situazione sulle banchine. Nelle prossime settimane sono previste infatti 25 navi in arrivo, dopo lo sblocco del canale di Suez. Anche se è difficile prevedere che cosa c' è all' orizzonte, i traffici sono in ripresa. Non è più, per fortuna, la situazione di un anno fa. Ma è mutata rispetto anche a qualche mese fa. Da quel che trapela, l' azienda confermerà un numero massimo di dipendenti da mettere in cassa integrazione. E programmerà, di settimana in settimana, quanti lavoratori richiamare sulle banchine. A seconda del bisogno. A rotazione.

L' accordo dello scorso inverno aveva previsto la cassa integrazione per un massimo di 243 dipendenti. Ma non è mai successo che ne usufruissero tutti contemporaneamente. Inizialmente i lavoratori che dovevano essere interessati dall' ammortizzatore erano un centinaio in più. Le 11 settimane prevedevano lo stipendio all' 80% con un indennizzo pari al 20 euro al giorno per i dipendenti full time e di 10 euro per chi ha un contratto part-time. Tra gli obiettivi che erano stati centrati dai sindacati, quello di lasciare intoccate le ferie non ancora programmate.

E l' introduzione di una clausola di raffreddamento, che garantisce la possibilità di fare sciopero in caso di controversia. Le parti si devono impegnare, nel caso, a non procedere a mobilitazioni o iniziative per 20 giorni, tempo che dovrà invece essere utilizzato per trovare una quadra. Tra gli altri punti, la possibilità di richiedere l' anticipo della quattordicesima. L' accordo era nato dal confronto tra sindacati, Cgil, Cisl, Uil e azienda. In una situazione di forte contrazione dei traffici. L' incertezza rimane, ma una luce in fondo al tunnel adesso c' è. Anche i 25 cargo in arrivo i prossimi giorni sono una boccata di ossigeno per lo scalo, anche se questo comporterà un super lavoro. E di sicuro la necessità di avere tutto l' organico operativo in banchina e negli uffici. L' azienda, va detto, potrebbe decidere unilateralmente sulla cassa integrazione "Covid". Ma ha deciso di condividere la decisione con i rappresentanti dei lavoratori. I quali, di certo, cercheranno di limare clausole e punti a favore dei lavoratori.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Il Tirreno

Livorno

imprese e sviluppo imprese e sviluppo

### Ecco il patto per il lavoro città-porto Bonciani: «Nuove professionalità»

MATTEO SCARDIGLI

LIVORNO. Governabilità, continuità d'impresa, competitività e coesione sociale sono i quattro pilastri sui quali si fonda il Patto per il lavoro del **sistema** città-porto firmato ieri mattina in Comune da 14 sottoscrittori per seppellire finalmente l'ascia di guerra - simbolicamente - nella sala consiliare. Il Patto va ad integrare quello siglato il 17 ottobre del 2012, e riunisce i soggetti coinvolti attorno all'obiettivo comune della costruzione di un rapporto di sinergia tra Livorno, il suo scalo e il cluster **portuale** e marittimo attraverso la creazione e il mantenimento di occupazione di qualità legata a doppio filo con lo sviluppo infrastrutturale e tecnologico. «I cambiamenti già in atto, o li governiamo o ne saremo travolti», riassume il sindaco Luca Salvetti evocando una realtà fatta di Darsena Europa, fondali ad ampio pescaggio, piazzali e varchi a tasso di automatizzazione e digitalizzazione in continuo aumento, e infine l'agognata ZIs (cioè la Zona logistica semplificata).

«Serviranno nuove professionalità», preannuncia Barbara Bonciani, assessora al porto e all'integrazione porto-città, che poi prosegue: «Dopo l'accordo ora il via a tavoli di lavoro che coinvolgano anche imprenditoria e ricerca con università di Pisa e Sant'Anna, l'obiettivo è garantire sviluppo per le prossime generazioni».

«Ci sono tanti progetti e poco tempo per realizzarli, ma sono certo che la ripresa e la trasformazione del settore **portuale** porteranno sviluppo e occupazione in tutto il territorio toscano», auspica Luciano Guerrieri, al debutto ufficiale in veste di presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mar Tirreno settentrionale con tanto di dichiarazione programmatica per la sua Authority: «Il Patto produrrà strumenti per ragionare su necessità e politiche attive, definire fabbisogni ed esigenze formative. Nostro compito sarà quello di "smussare gli angoli", anche riguardo alla regolazione della concorrenza. Tutto deve rientrare nelle regole - aggiunge - e le regole devono essere chiare e precise e incentivare alla buona condotta».

E Piero Neri (sua è la disposizione gerarchica dei pilastri di cui sopra), presidente di Confindustria Livorno e Massa-Carrara ed erede di una delle principali dinastie imprenditoriali del porto di Livorno, insiste: «La città ha le potenzialità per attrarre il manifatturiero ma anche l'industria. Il Comune sia cerniera tra **Autorità di sistema** e mondo delle imprese, crei le condizioni ideali per farle venire e convincerle a restare».

Enrico Bonistalli (Asamar), Gloria Dari (Spedimar e Confetra), Russo (Assimprese), Yari De Filicaia (Lega Cooperative), Enzo Raugei (Ancip), Massimo Angioli (Cna), Giuseppe Guicciardo (Filt Cgil), Dino Keszei (Fit Cisl) e infine Gian Luca Vianello (Uiltrasporti) applaudono trasversalmente al lavoro dell'assessora, agli obiettivi condivisi e alla svolta unitaria, al superamento della famigerata autoreferenzialità labronica e dell'immobilismo diplomatico consolidato negli anni, con particolare riferimento ai più recenti.

«Ogni volta che esco dai confini cittadini osservo che da fuori ci guardano con curiosità, e non solo per il nostro Recovery Plan», ripete Salvetti.

--Matteo Scardigli© RIPRODUZIONE RISERVATA.





### Sistema città -porto Firmato il Patto

Firmato in Comune di **Livorno** il Patto per lavoro, competitività e coesione sociale del sistema città-**porto** di **Livorno**. Il Patto ha lo scopo di avviare e sostenere un percorso di collaborazione fra Comune e comunità portuale che guardi al futuro economico e sociale del **porto** e della città, in un clima costruttivo di comunità e leale collaborazione, per favorire la competitività dell' intero sistema portuale.

The screenshot shows a page from the newspaper 'La Nazione' dated Friday, April 9, 2021. The page features several news articles with accompanying images. The main headline at the top left is '«Dante combatté contro Pisa Quel murale non lo vogliamo»'. Other visible headlines include 'Pontone crollato ad Albino Magra Nuovo viaiato pronto nel 2022', 'Via al piano di ricostruzione per il post-terremoto di Norcia', 'E il «macellaio poeta» declama la Divina Commedia', 'Misericordia, un altro candidato alla guida della Confederazione', and 'Acciaio, Piombino alza la voce «Dal ministro nessun segnale»'. There is also a small section titled 'Sistema città-porto Firmato il Patto'. The page includes various sub-headers like 'Dalle Regioni' and 'La cronaca', and contains several small photographs related to the news items.



# Informazioni Marittime

Livorno

## Livorno, patto Comune-porto per il lavoro ad alta tecnologia

*Le parti, insieme al cluster marittimo, si impegnano sulla formazione e la riqualificazione orientata all'automazione e alla digitalizzazione*

Il Comune di **Livorno** ha firmato un "Patto per il lavoro, la competitività e la coesione sociale del sistema città-**porto**". Presentato dall' assessora al **Porto**, Barbara Bonciani, vede tra i firmatari Confindustria, Assiterminal, Asamar, Spedimar, Confetra, Cna-Confcommercio, Assimpres, Ancip, Lega Cooperative, Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. Il documento matura gli studi fatti negli ultimi mesi dal Comune di **Livorno** e dall' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale. È sostanzialmente una nuova politica del lavoro orientata alle nuove tecnologie, che per i porti in generale, e anche in questo caso per **Livorno**, riguardano oggi l' automazione e la digitalizzazione. Comune, sindacati e associazioni di categoria del cluster marittimo si impegnano a collaborare con gli istituti di formazione, il mondo della ricerca, le aziende logistiche e portuali, le imprese collegate al **porto** toscano, le istituzioni, per proseguire la professionalizzazione e la riqualificazione dei lavoratori portuali. Un patto, afferma Bonciani, con lo scopo «di avviare e sostenere un percorso di collaborazione fra Comune di **Livorno** e comunità portuale per favorire la competitività dell' intero sistema portuale e della catena logistica integrata. La Darsena Europa e i magazzini retroportuali saranno semiautomatizzati. I processi di innovazione tecnologica incidono sulla forza lavoro e sull' organizzazione del lavoro e rendono necessarie professionalità diverse, aprendo a necessità in termini di qualificazione e ri-qualificazione dei lavoratori. La sfida è quella di anticipare e governare i cambiamenti in atto favorendo la capacità di mantenere e creare posti di lavoro di qualità». Leggi il Patto per il lavoro del **porto** di **Livorno** - credito immagine in alto.



## Livorno, firmato patto per il lavoro e la competitività del sistema città-porto

Livorno E' stato sottoscritto ieri il patto per il lavoro, la competitività e la coesione sociale del sistema città-porto di Livorno. Ad illustrarlo è stata l'assessora al porto e integrazione porto-città del Comune, Barbara Bonciani. L'iniziativa ha lo scopo di avviare e sostenere un percorso di collaborazione fra Comune di Livorno e comunità portuale che guardi al futuro economico e sociale del porto e della città di Livorno, in un clima costruttivo di comunità e leale collaborazione, per favorire la competitività dell'intero sistema portuale e della catena logistica integrata, a favore della città, delle imprese e dei lavoratori. Bonciani ha specificato che il patto intende avviare una collaborazione di comunità sul futuro del porto legato all'introduzione dell'innovazione tecnologica (automazione-digitalizzazione). La Darsena Europa e i magazzini retroportuali saranno semiautomatizzati. I processi di innovazione tecnologica incidono sulla forza lavoro e sull'organizzazione del lavoro e rendono necessarie professionalità diverse, aprendo a necessità in termini di qualificazione e ri-qualificazione dei lavoratori. La sfida è quella di anticipare e governare i cambiamenti in atto favorendo la capacità di mantenere e creare posti di lavoro di qualità. Tra gli scopi del patto ci sono quelli di favorire un clima di confronto aperto tra tutti gli attori del sistema portuale e logistico quale elemento imprescindibile al fine di promuovere la competitività del porto e la tenuta sociale della città di Livorno e attrarre investimenti e di supportare lo sviluppo del porto facilitando un migliore sistema della conoscenza, creando un rapporto più sinergico fra istituzioni (città e porto), cluster marittimo, portuale, logistico e istituzioni scolastiche e universitarie, in modo da facilitare la formazione di professionalità adeguate ai processi di cambiamento in atto. Inoltre, l'iniziativa è volta a facilitare l'offerta integrata delle infrastrutture portuali e retroportuali promuovendo un sistema di relazioni fra mondo produttivo, operatori logistici, imprese portuali e istituzioni nell'ambito delle diverse filiere produttive afferenti al porto di Livorno e, nell'ambito delle previsioni di legge vigenti riguardanti la forma di organizzazione del lavoro portuale e a supporto della competitività e della produttività del porto, di facilitare percorsi di professionalizzazione e riqualificazione dei lavoratori, condivisi, adeguati ed aderenti agli obiettivi del presente Patto. Tra gli obiettivi c'è anche quello di supportare ed estendere un sistema di relazioni internazionali strutturato fra il porto e la città-porto di Livorno e paesi e territori che vantano interessi commerciali con lo scalo e rafforzare l'immagine del porto, della città e delle imprese in ambito internazionale, anche alla luce degli investimenti in corso in ambito portuale e retroportuale, favorendo una collaborazione pubblico-privato. Il documento è stato firmato dal sindaco di Livorno, Luca Salvetti, dall'assessora Bonciani, dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, dal presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara, Piero Neri, nonché da Marco Mignogna (Assiterminal), Enrico Bonistalli (Asamar), Gloria Dari (Spedimar e Confetra), Massimo Angioli (CNA), Federico Barbera (Assimprese), Enzo Raugei (Ancip), Antonio Chelli (Lega Cooperative), Giuseppe Guggiaro (Filt-Cgil), Gian Luca Vianello (Uiltrasporti) e Dino Keszei (Fit-Cisl)



## Digitalizzazione dei processi operativi e logistici al Porto di Livorno

Paolo Anastasio

Il **Porto di Livorno** è il primo in Italia a sfruttare una rete 5G prototipale per le operazioni intra-terminal. La digitalizzazione offre al settore marittimo nuove opportunità per migliorare produttività, efficienza e sostenibilità dei processi logistici. La rubrica CNIT TALK è curata dai Professori del CNIT (Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni), il Consorzio formato da 37 università pubbliche italiane diretto dal Professor Nicola Blefari Melazzi, che organizza l'evento di riferimento per il settore 5G Italy. L'obiettivo è la divulgazione di contenuti originali sui temi principali del mondo digitale dal 5G, alla Blockchain, dall' IoT all' elettromagnetismo, di carattere scientifico, ma divulgativo, con l' obiettivo di disseminare l' attività del Consorzio via web. Per consultare tutti gli articoli clicca qui. Articolo a cura di Alexandr Tardo, Domenico Lattuca, Paolo Pagano del CNIT - National Laboratory of Photonic Networks and Technologies (PNTLab) 1) Cosa si intende con Smart Port, quali sono le attuali sfide nei porti marittimi e quale ruolo giocano le tecnologie emergenti come il 5G? I porti marittimi giocano un ruolo fondamentale nel commercio internazionale, considerato che il 90% del traffico merci globale viene movimentato via mare. Per questo motivo, il trasporto marittimo è ormai diventato sempre più espressione di una Supply Chain globale. D' altro canto, i porti sono ecosistemi molto complessi i quali necessitano di una collaborazione efficiente e costruttiva tra i diversi attori della Port Community (ad es. Terminalisti, Agenzie Marittime e Navigazione, Spedizionieri, Agenzie delle Dogane, Autotrasportatori, etc.). La Commissione Europea, così come gli Stati Membri, hanno finanziato molti progetti di innovazione a sostegno di iniziative orientate allo sviluppo sia di tecnologie abilitanti che di applicazioni industriali. Recentemente, gli sviluppi portuali sono stati presi in considerazione sia dal programma di finanziamento europeo Horizon 2020 (programma di lavoro denominato ' Mobility for Growth ') sul tema ' Port of the Future ' sia dal meccanismo per collegare l' Europa ( CEF - Connecting Europe Facility ). L' obiettivo principale di questi programmi riguarda infatti aspetti di interoperabilità e condivisione dei dati, al fine di armonizzare e semplificare i processi della logistica transfrontaliera. Temi come la congestione ai varchi d' accesso, la sostenibilità ambientale, l' espansione infrastrutturale, la digitalizzazione e l' automazione dei processi logistici ed operativi, rappresentano alcune delle sfide affrontate ogni giorno dai porti di tutto il mondo. L' esito di tali sfide impatta significativamente la competitività e la produttività di ogni nodo portuale. Sistemi come Global Navigation Satellite System (GNSS), Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (EDIFACT), Radio Frequency Identification (RFID), Optical Character Recognition (OCR) e comunicazioni wireless (incluso Vehicular ad Hoc Network - VANET) sono già in uso nella realtà portuale: essi ricoprono infatti un ruolo importante nella digitalizzazione dei sistemi informativi come le National Single Windows, i Port Community Systems, i Vessel Traffic Services, i Terminal Operating Systems, i Gate Appointment Systems, gli Automated Gate Systems, gli Automated Yard Systems, il Port e il Road Traffic Information System ed infine i Port-hinterland intermodal Information Systems [1]. Rispetto al suddetto stato dell' arte, l' adozione di tecnologie emergenti come l' Intelligenza Artificiale, il Machine Learning, la Blockchain, la Realtà Virtuale ed Aumentata, l' Internet-of-Things, l' Edge Computing, il Digital Twin ed i Sistemi Robotizzati, conducono a benefici significativi in termini di efficienza



complessiva lungo la catena logistica, supportando il processo di digitalizzazione nei porti, intesi come nodi di smistamento e gestione della merce. Come mostrato nell' immagine sottostante (Figura 1), le tecnologie sopra elencate trovano un' ampia applicazione nei processi operativi e logistici



## Key4Biz

### Livorno

---

sia lato mare/**porto** (es. trasporto marittimo, operazioni di carico, scarico e stoccaggio della merce) che lato terra (es. trasporto intermodale e tracciamento della merce) [2]. Figura 1 - Trend tecnologico nei porti marittimi moderni ed il contesto applicativo Il concetto di Smart Port (o Port of The Future ) nasce dunque allo scopo di affrontare le nuove sfide e venire incontro alle esigenze dei nodi portuali, avvalendosi di tecnologie all' avanguardia. Il **porto** smart è un **porto** intelligente, capace di percepire e monitorare l' ambiente operativo grazie alla presenza di sensori IoT opportunamente distribuiti nell' area portuale. Attraverso interazioni machine-to-machine , i dati vengono raccolti in maniera automatizzata, processati in Cloud, aggregati ed analizzati con algoritmi di Artificial Intelligence - Machine Learning e resi infine disponibili allo sviluppo di servizi innovativi erogati verso la Port Community (ad es. tracciamento real-time dei veicoli e della merce) . In aggiunta, i sistemi di controllo remoto dell' equipaggiamento di piazzale (ad esempio gru Rubber Tired Gantry - RTG per le operazioni di carico e scarico della merce containerizzata oppure stackers/forklifts per le movimentazioni della merce sul piazzale) permettono di abilitare una gestione più efficiente degli asset portuali, producendo un impatto positivo sulle operazioni dei Container Terminal operanti nell' area portuale. In questo contesto il 5G può essere considerato come una tecnologia abilitante che funge da collante, a livello di connettività, tra i vari elementi hardware e software dell' infrastruttura ICT portuale. Bassissime latenze, un elevato bit rate, una maggiore quantità di dispositivi connessi per unità di superficie, una riduzione significativa del consumo energetico, ottimizzazione dell' uso delle risorse di rete e della gestione della mobilità sono alcune delle peculiarità che rendono la tecnologia 5G un candidato ideale a supportare le attuali, così come le future, operazioni nel dominio marittimo. 2) Perché il 5G è così importante per l' industria e quali sono i settori che beneficeranno maggiormente dall' introduzione del 5G? Grazie ad una connessione affidabile, a bassa latenza ed estremamente veloce (rispetto ai suoi predecessori come il 3G/4G), il 5G si prefigura come un elemento fondamentale per realizzare scenari e casi d' uso innovativi in qualsiasi ambito industriale. Le specifiche 3GPP definiscono infatti tre macro-categorie di casi d' uso in relazione a questa tecnologia [3]: Enhanced Mobile Broadband (eMBB) : servizi a larghezza di banda elevata per la connettività wireless. Ultra-Reliable Low Latency Communication (URLLC) : comunicazione affidabile e a bassa latenza per servizi mission-critical. Massive Machine Type Communication (mMTC) : supporto di un numero elevato di sensori e dispositivi connessi per unità di superficie. Le applicazioni del 5G si estendono ben oltre i prodotti e servizi commerciali come gli smartphones e l' intrattenimento, coinvolgendo soprattutto realtà industriali che gestiscono grosse moli di dati, a loro volta prodotte da dispositivi differenti ed applicazioni in tempo reale. Alcuni settori verticali come Smart Healthcare, Smart Manufacturing, Smart City, Smart Supply Chain, Smart Agricolture, Smart Education, Automotive e Smart Mobility, stanno iniziando a considerare il 5G non solo come una tecnologia dirompente, ma anche come una parte centrale delle proprie strategie ed attività di business. I principali fattori strategici da considerare nella strada che conduce all' adozione su larga scala della tecnologia 5G, riguardano la capacità di posizionarsi come innovatori all' interno del proprio settore, facendo leva sulle soluzioni che facilitano la trasformazione, costruendo una solida base per l' Internet-of-Things. 3) In che modo il **Porto** di **Livorno** sta affrontando la digitalizzazione dei servizi ICT? Da diversi anni, il CNIT collabora con l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (AdSP-MTS) al fine di supportare le attività di Ricerca & Sviluppo all' interno del **Porto** di **Livorno**. Tale collaborazione ha portato alla fondazione del Laboratorio Congiunto, il JLab [4]. AdSP-MTS ha delineato nel corso del tempo una strategia di lungo periodo (riportata anche all' interno del Piano Operativo Triennale [5]) per la digitalizzazione, la sensorizzazione e la connettività degli scali: l' obiettivo è quello di costruire una vera e propria Smart Community in grado di cogliere appieno le opportunità di sviluppo generate dalla Logistica 4.0 . Questo fenomeno investe direttamente i nodi portuali, condiziona profondamente le scelte infrastrutturali pubbliche e gli investimenti privati, trasforma in profondità il volto dei porti passeggeri e merci,

seguendo la direzione definita in sede europea come Smart Port o Port of the Future . La strategia di lungo periodo si focalizza su tre parole chiave, utili alla definizione di una strategia nazionale, orientata verso l' Industria 4.0 ,nell' ambito delle catene di trasporto e dei servizi logistici: Testbed



# Key4Biz

## Livorno

---

: il **porto** è un testbed naturale per la sperimentazione e l'industrializzazione di soluzioni tecnologiche innovative che attualmente si trovano ad un livello di sviluppo pre-competitivo. Stakeholders di livello internazionale e locale, operatori portuali ed enti di ricerca, possono incontrarsi e validare, tramite test sul campo, soluzioni tecnologiche avanzate (es. PlugTest ETSI ITS 2016 [6], AUTOPILOT [7], COREALIS [8]). Grazie al processo di digitalizzazione, il **Porto** di **Livorno** è il primo **porto** in Italia all'interno del quale è immediatamente applicabile una gestione integrata del trasporto e della logistica. Enabler : partendo dalle piattaforme digitali originariamente pensate per l'ambito portuale (es. Port Community System - TPCS e Port Monitoring & Control Application - Moni.C.A. [9] ) è possibile attivare processi d'innovazione e servizi che si irradiano verso il mare (e.s. Autonomous & Connected Vessel ), verso il sistema città-**porto** (e.s. smart mobility, infomobilità, servizi dedicati ai passeggeri, applicazioni e soluzioni di controllo del traffico, etc.) e verso i grandi assi di comunicazione, generando e ricevendo informazioni utili ai sistemi informativi regionali, nazionali ed europei. Smart : la Port Community è già oggi un esempio concreto di Smart Community diffusa e al contempo geograficamente individuabile (nodo portuale come punto di convergenza di una molteplicità di attori, azioni ed informazioni). L'idea di sviluppo e innovazione si promuove facendo leva sul **porto** come dimensione fisica ed informativa, sufficientemente grande da essere considerata attendibile come testbed ed abbastanza piccola da permettere di testare ed implementare soluzioni smart altamente trasferibili in contesti sempre più complessi. Per realizzare questa agenda strategica di innovazione, AdSP-MTS si è dotata di un modello di governance dei processi d'innovazione, ed ha stretto una serie di accordi strategici che hanno coinvolto eccellenze del territorio e grandi player internazionali, strutturando partenariati a diversi livelli: istituzionale, tecnologico ed industriale [10].

4) Quali sono gli asset a disposizione del Laboratorio Congiunto? Le attività di ricerca e sviluppo condotte secondo il cronoprogramma definito dall'agenda digitale, hanno portato il Laboratorio Congiunto alla progettazione ed implementazione di un nuovo stack ICT standardizzato e distribuito sui livelli tipici dell'infrastruttura basata sul Cloud: Infrastructure-as-a-Service (IaaS), Platform-as-a-Service (PaaS) e Software-as-a-Service (SaaS). IaaS, PaaS e SaaS possono essere considerati come tre livelli di astrazione della stessa infrastruttura ICT, diversificati per tipo di servizio e risorse offerte. Più precisamente: Il livello IaaS permette di accedere sia alle risorse fisiche di calcolo presenti nell'ambiente di staging sia alle risorse di rete al fine di supportare la raccolta, la memorizzazione e l'inoltro dei dati generati dalla sensoristica IoT distribuita nel **porto**; Il livello PaaS fornisce strumenti adeguati per la gestione ed il mantenimento del Data Lake includendo il processamento, l'aggregazione e la strutturazione dei dati raccolti nonché la conseguente condivisione con la logica applicativa; Il livello SaaS infine, mette a disposizione un ambiente adeguato per lo sviluppo, l'integrazione e l'erogazione di nuovi servizi verso la comunità portuale. Come mostrato nella Figura 2, il nuovo stack ICT permette di disaccoppiare il livello dati dal livello di logica applicativa, introducendo elementi architetturali come l'Enterprise Service Bus (per lo sviluppo e la gestione dei servizi) e il Data Virtualization Layer (per la gestione centralizzata dei dati) al fine di rendere l'intera architettura resiliente, flessibile e scalabile [11].

Figura 2 - Nuovo Stack ICT del **Porto** di **Livorno**. Grazie a diverse attività nell'ambito di progetti EU ( H2020 ), è stato possibile sfruttare il **Porto** di **Livorno** come testbed per la sperimentazione sul campo di nuove tecnologie (es. Blockchain e 5G ) applicate sia a processi operativi (es. movimentazione della merce sul piazzale) che logistici (es. tracciamento della merce lungo la Supply Chain ). Nell'ambito del progetto denominato COREALIS ( Capacity with a positive environmental and societal footprint: ports in the future era ), il **Porto** di **Livorno** è stato il primo **porto** italiano a sfruttare una rete 5G prototipale, mostrata in Figura 3, a supporto delle operazioni intra-terminal, come la gestione e movimentazione del General Cargo . Attraverso la connettività 5G , è stato possibile testare uno scenario massive-IoT raccogliendo dati provenienti da dispositivi come LIDARs , camere Wide Dynamic Range ( WDR ) e dispositivi intelligenti (e.s. tablet e smart glasses) sia a bordo dei muletti che in mano agli operatori di piazzale. La

figura seguente fornisce una schematizzazione delle interazioni tra i vari componenti coinvolti nella sperimentazione:

Figura 3 - Schema funzionale dei componenti coinvolti per la gestione del General



## Key4Biz

### Livorno

---

Cargo (12) Sulla base dei dati raccolti, un sistema centralizzato basato sull' Intelligenza Artificiale è in grado di determinare la corretta sequenza delle attività e delle operazioni logistiche da svolgere. Queste attività includono la fase di scarico della merce dal camion, il relativo posizionamento (ottimale) presso l' area di stoccaggio e la successiva movimentazione per le operazioni di carico della merce sulla nave in banchina. Di seguito sono brevemente descritte le fasi operative del processo di gestione della merce sul piazzale: La merce viene scaricata dal camion in entrata al terminal merci, identificata e registrata dal sistema di controllo centrale. Un muletto tra quelli disponibili viene identificato e selezionato per il trasferimento del carico presso l' area di stoccaggio; La merce viene tracciata dalle telecamere WDR fino alla sua destinazione. Utilizzando un servizio basato sulla Realtà Aumentata , il conducente del muletto viene assistito durante la fase di trasporto presso l' area di stoccaggio. Quando il carico viene posizionato, le telecamere WDR vengono utilizzate per un controllo incrociato sulla sua posizione finale, memorizzandola di conseguenza nel sistema di controllo centrale; Durante la fase di carico sulla nave, il sistema di controllo fornisce informazioni in Realtà Aumentata al conducente del muletto sul carico da prelevare (dove si trova e quale merce va spostata per prelevare quella d' interesse). L' operazione viene monitorata e controllata automaticamente utilizzando le informazioni fornite dalle telecamere WDR . Come mostrato nella Figura 4, l' integrazione con il Port Monitoring System del **Porto** di **Livorno** (Moni.C.A.) consente infine di monitorare e visualizzare in tempo reale lo stato dei muletti sul piazzale, nonché le corrispondenti attività di movimentazione della merce. Figura 4 - Monitoraggio dei Muletti tramite il Port Monitoring System del **Porto** di **Livorno** (Moni C.A.) Foto 5 - Nodo 5G NR al **Porto** di **Livorno** La sperimentazione di servizi innovativi basata sull' utilizzo della connettività 5G presso il **Porto** di **Livorno** (Figura 5), ha permesso da un lato di erogare applicazioni a valore aggiunto verso la Port Community e dall' altro di quantificare i benefici in termini di efficienza operativa: riduzione dei tempi necessari ad acquisire le informazioni sulla merce; riduzione dei tempi complessivi per movimentare il carico all' interno del piazzale; riduzione dello spazio necessario per lo stoccaggio della merce; riduzione dei tempi delle operazioni di carico / scarico e conseguente riduzione del tempo di permanenza delle navi in banchina. Il risparmio di tempo si traduce immediatamente in una riduzione dei costi sostenuta dagli armatori e dai terminalisti: più navi possono infatti essere servite nel corso dell' anno, aumentando di conseguenza la capacità complessiva del **porto** senza la necessità di estendere, a livello infrastrutturale, i terminal esistenti. D' altro canto, l' incremento dell' efficienza operativa, si traduce anche nella riduzione di consumo del carburante da parte dei veicoli di piazzale, nonché delle relative emissioni di CO2 nell' area portuale, come mostrato nella Figura 6 [13]. Figura 6 - Benefici misurati nel processo di gestione del General Cargo abilitato dal 5G 5) Quali conclusioni si possono trarre? La digitalizzazione sta offrendo al settore marittimo nuove opportunità per incrementare la propria produttività, migliorandone l' efficienza e la sostenibilità all' interno dei processi logistici. Questo spinge i porti ad investire su nuove tecnologie come la Blockchain ed il 5G al fine di supportare una condivisione veloce e sicura delle informazioni tra gli attori di un ecosistema così complesso. Al momento, le tipiche operazioni portuali tendono ad essere limitate a causa della mole sempre più crescente di dati prodotti dalla sensoristica distribuita. Le tecnologie attuali come collegamenti in fibra ottica o reti mobili basate su standard 3G/4G non riescono a soddisfare appieno gli attuali requisiti nell' automatizzazione dei processi operativi e logistici. Da questo punto di vista, il 5G si prefigura come una tecnologia indispensabile per lo sviluppo e l' implementazione del concetto di Smart Port . Nel contesto italiano, il **Porto** di **Livorno** rappresenta uno dei porti marittimi che hanno già iniziato ad esplorare e a sfruttare le tecnologie fin qui descritte. Ciò al fine di comprendere come l' introduzione di tecnologie innovative nell' ambito ICT possa supportare l' ottimizzazione delle operazioni portuali e come possono essere usate per valutare quali modelli sia più logico adottare per quantificare i relativi benefici economici, sociali ed ambientali. Bibliografia [1] L. Heilig and S. Voß,

"Information systems in seaports: a categorization and overview," Information Technology and Management, Springer , v o l . 1 8 ( 3 ) , p a g e s 1 7 9 - 2 0 1 , S e p t e m b e r 2 0 1 7 . [ 2 ] <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/nl/Documents/consumer-business/deloitte-nl-cb-global-port-trends-2030.pdf> [3] <https://portal.3gpp.org/desktopmodules/Specifications/SpecificationDetails.aspx?specificationId=3389>

---



## Key4Biz

### Livorno

---

[4] <https://jlab-ports.cnit.it/> [5] [https://www.portialtotirreno.it/wp-content/uploads/2021/02/3\\_POT\\_signed\\_sigp.pdf](https://www.portialtotirreno.it/wp-content/uploads/2021/02/3_POT_signed_sigp.pdf) [6] [https://portal.etsi.org/Portals/0/TBpages/CTI/Docs/5th\\_ITS\\_CMS\\_PLUGTEST\\_REPORT\\_FINAL.pdf](https://portal.etsi.org/Portals/0/TBpages/CTI/Docs/5th_ITS_CMS_PLUGTEST_REPORT_FINAL.pdf) [7] <https://www.cnit.it/2018/10/24/smart-roads-per-veicoli-autonomi-il-progetto-autopilot-a-livorno/> [ 8 ] <https://www.corealis.eu/> [9] <https://www.monicapmslivorno.eu/> [10] <http://interreg-maritime.eu/web/easylog/progetto> [11] <https://jlab-ports.cnit.it/ourassets/> [12] <https://www.ericsson.com/en/blog/2020/12/digital-twins-port-operations> [13] <https://na.experiences.ericsson.net/c/ericsson-port-of-the-1?x=N4gZz1>.

## Il ruolo dell'industria nel sistema città-porto

*Intervento di Piero Neri alla firma del 'Patto per il lavoro'*

Veziro Benetti

LIVORNO L'industria ha un ruolo primario nel sistema città-porto. Così Piero Neri presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara, uno dei firmatari del Patto per il lavoro del sistema città-porto di Livorno si è espresso durante una nostra intervista. Imprenditore della vecchia guardia, presidente dell'Impresa Neri, società che vanta una flotta rimorchiatori fra le più potenti in Europa, Piero Neri ha voluto subito aggiungere al sistema città-porto la parola industria. Non si può parlare di una rinascita in città se l'industria non decolla. Livorno nei decenni passati aveva alle spalle una serie di aziende di prim'ordine soprattutto nel settore metalmeccanico, ma è impossibile elencare tutti i settori che operavano nell'area labronica per paura di non ricordarne qualcuno. Abbiamo ampi spazi alle spalle, una vera e propria pianura dietro allo scalo marittimo, un interporto che oggi sarebbe più giusto chiamare retro porto e una darsena Europa che dovrebbe più o meno a breve (si spera) veder partire le prime gare per il suo avvio. Stiamo parlando del futuro delle nuove generazioni, di giovani che avranno un lavoro diverso perché preparati con mezzi e strutture di lavoro moderne, un lavoro di spessore, che in una città-porto può essere definito entusiasmante. L'intervista completa nel video, è aperta a tutti gli interessati.



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Adsp: confermato Matteo Africano

*Soltanto quattro le candidature per l'avviso pubblico*

Il comitato di gestione dell'Adsp potrà essere presto al completo. A due mesi infatti dalla scadenza dell'avviso pubblico, anche la Città metropolitana ha indicato il proprio rappresentante, andando a riconfermare l'ingegner Matteo Africano il quale ha già ricoperto lo stesso incarico nei quattro anni di gestione Di Majo. Il 30 marzo scorso il consiglio metropolitano ha dato parere favorevole, all'unanimità, alla proposta di designazione da parte del sindaco Virginia Raggi la quale, esaminati i curricula dei candidati in possesso dei requisiti soggettivi, ha ritenuto idoneo a ricoprire l'incarico lo stesso Africano. Soltanto quattro i professionisti che hanno partecipato all'avviso pubblico. Africano andrà a sedersi accanto al collega, anche lui già riconfermato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli, e al designato del Pincio Emiliano Scotti.



## Informazioni Marittime

Bari

### Sistema portuale di Bari cresce spinto dai rotabili

*A marzo 1,6 milioni di tonnellate in più. Salgono gli accosti e il traffico ro-ro, con un 17 per cento di margine. Patroni-Griffi: "Sant' Apollinare e dragaggi"*

Anche le statistiche relative al mese di marzo 2021 registrano numeri che parlano di una crescita importante nel porto di Brindisi, nei traffici commerciali, nonostante le limitazioni agli spostamenti ancora imposte per la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato dalla centrale Enel. I dati sono stati anticipati ieri dal presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale, **Ugo Patroni Griffi**, nel corso del webinar "Brindisi, porto core", organizzato dall' International Propeller Club Port of Brindisi. Se si escludono i passeggeri, il trend di crescita interessa tutti i segmenti di traffico. A marzo aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7 per cento, 1,608 milioni di tonnellate in più, di cui +3,3 per cento di rinfuse solide, +12,4 per cento di merci in colli, mentre sono in flessione le rinfuse liquide, -1,8 per cento. Crescono gli accosti, pari a 417 navi, il 3 per cento in più rispetto al primo trimestre 2019. Ciò che spicca particolarmente è il traffico di rotabili. Le stime parlano di una media di circa 11 mila mezzi pesanti al mese passati dal porto di Brindisi tra gennaio e marzo 2021 (32,958 totali) con un aumento del 17,3 per cento, pari a 4,720 mezzi in più. Le uniche flessioni importanti sono registrate nel settore crocieristico, fermo da oltre un anno, a parte il periodo estivo scorso. I passeggeri sono complessivamente in flessione del 43 per cento. «C' è un traffico che attende un porto - commenta **Patroni-Griffi** - e il porto deve sostenere la crescita potenziale dei traffici, attraverso opere infrastrutturali che possano consentire allo scalo di Brindisi di essere candidato come porto core. La condivisione di intenti emersa nel corso del webinar di ieri ci fa finalmente vedere la luce perchè le opere che riteniamo prioritarie e strategiche e che ci condurranno verso un porto green competitivo, ossia accosti di Sant' Apollinare e dragaggi, possano essere avviate tempestivamente. ZES e Zona Franca di Brindisi daranno ulteriore vigore a tutta questa azione di rilancio di uno scalo che certamente tornerà a recitare un ruolo da protagonista nelle reti internazionali». I dati statistici sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il port community system dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in tempo reale i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzina i dati di traffico delle Agenzie Marittime e li elabora per le statistiche e le fatturazioni, secondo i modelli europei ESPO. - credito immagine in alto.



DIBATTITO DEL PROPELLER L' ON. D' ATTIS: «PORTO NECESSARIO PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO»

«Interventi infrastrutturali ora tavolo di coordinamento»

La proposta della sottosegretaria alla Giustizia Macina

Attuare interventi infrastrutturali che possano consentire la conservazione e lo sviluppo dei traffici attuali evitando che il porto rischi di perdere ogni possibilità di competere nello scenario marittimo nazionale ed internazionale. È la necessità emersa nell' ambito del webinar organizzato dall' International Propeller Club port of Brindisi sul tema «Brindisi porto Core». Una delle iniziative più importanti è arrivata dalla Sottosegretaria alla Giustizia Anna Macina (Movimento Cinque Stelle). «È necessario un tavolo di coordinamento che coinvolga l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il Ministero delle Infrastrutture e il Ministero della Transizione Ecologica e tutti gli enti interessati per sbloccare le opere di completamento degli accosti portuali navi traghetto e ro-ro di S. Apollinare del porto di Brindisi. Per questo ho scritto al prefetto di Brindisi, Carolina Bellantoni, per valutare la convocazione del tavolo e accelerare sull' in frastrutturazione del nostro porto», ha spiegato viceministra. «L' opera in questione -ha continuato - finanziata per un importo pari a 5,5 milioni di euro, non può avviarsi perché è strettamente connessa alla realizzazione della cassa di colmata, sbloccata solo poco tempo fa. La soluzione, anche temporanea, della gestione dei sedimenti consentirebbe l' avvio dei lavori, in attesa della realizzazione della vasca di colmata. A questo obiettivo lavorerebbe il tavolo di coordinamento, grazie a cui potremmo accelerare l' iter di un' opera strategica per lo sviluppo del porto di Brindisi». «Vogliamo che il porto sia una grande e importante infrastruttura commerciale, industriale e turistica per lo sviluppo del territorio» ha detto il commissario regionale di Forza Italia, Mauro D' Attis. «Io ho questa impostazione politica - ha aggiunto - , ho assistito ad un cambio di rotta totale da parte di alcuni relatori come il sindaco di Brindisi, che ora finalmente si dice favorevole a una serie di opere che fin qui ha concorso a bloccare: dalla vasca di Colmata al pontile di Briccole e addirittura ai nuovi accosti di Sant' Apollinare. Mi auguro che questo radicale cambio di posizione si traduca nelle carte della sua azione amministrativa e che il Comune di Brindisi non metta i bastoni fra le ruote come accaduto fino ad oggi. Il Recovery Fund, in questa partita, unitamente alle Zone Economiche Speciali e al Just Transition Fund, rappresenta un' opportunità straordinaria per realizzare opere strategiche. L' ottimo Patroni Griffi sta svolgendo un gran lavoro per far ricomprendere il porto di Brindisi nei "porti core". La prima cosa da fare in questa fase, però, - ha concluso D' Attis - spetta alla Regione Puglia che deve formalizzare una richiesta al ministero per il successivo inserimento, da parte della Commissione Europea, del porto di Brindisi nella rete Ten-T».

[Ant. Port.

]



## Traguardo importante per il porto Mezzi pesanti, traffico in crescita

Una crescita a doppia cifra. A dispetto della pandemia e del drastico calo che l'inizio della fase di decarbonizzazione comporta, anche le statistiche relative al mese di marzo 2021 registrano numeri che parlano di una crescita importante nel porto di Brindisi, nei traffici commerciali. Lo rende noto l'**Autorità di sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale mettendo l'accento in particolare sul «fiorente» traffico RO -RO. Le stime parlano di una media di circa 11.000 mezzi pesanti al mese, passati dal porto di Brindisi, nel primo trimestre 2021 (32.958 complessivamente nei tre mesi) con un aumento del +17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020). 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo adriatico.

Il trend di crescita interessa tutti i segmenti di traffico: nel mese di marzo, aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7%, ben 1,608 milioni di tonnellate (di cui +3,3% rin fuse solide, +12,4% merci in colli, piccola flessione nelle rinfuse liquide -1,8%).

Continua a crescere, anche, il numero degli accosti: 417 navi hanno scalato il porto, ossia il +3% rispetto al primo trimestre 2019.

Le uniche flessioni importanti sono registrate nel settore crocieristico (le crociere sono ancora ferme per via del Covid) e passeggeri -43% per effetto delle limitazioni ancora in atto negli spostamenti.

I dati sono stati anticipati ieri dal presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, nel corso del webinar dal titolo «Brindisi, porto core», organizzato dal l' International Propeller Club Port of Brindisi.

«C'è un traffico che attende un porto - commenta il Presidente - e il porto deve sostenere la crescita potenziale dei traffici, attraverso opere infrastrutturali che possano consentire allo scalo di Brindisi di essere candidato come porto core. La condivisione di intenti emersa nel corso del webinar - ha concluso Patroni Griffi ci fa finalmente vedere la luce perchè le opere che riteniamo prioritarie e strategiche e che ci condurranno verso un porto green competitivo, ossia accosti di Sant' Apollinare e dragaggi, possano essere avviate tempestivamente. ZES e Zona Franca di Brindisi daranno ulteriore vigore a tutta questa azione di rilancio di uno scalo che certamente tornerà a recitare un ruolo da protagonista nelle reti internazionali».

I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell' AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal **sistema** tecnologico GAIA, il Port Community System multi -porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

[A. P.

]



## Sgravi Zes: pronta la bozza dell' atteso Kit localizzativo

*Il documento sarà consegnato alle Regioni per inserire le previsioni in un' apposita legge Ad annunciare il passo avanti i delegati Anci Un «forte segnale» per attrarre gli investimenti*

I Comuni attraverso l' Anci si stanno organizzando per dare finalmente attuazione alle indicazioni del Piano strategico della Zes interregionale adriatica Puglia-Basilicata nella parte in cui si fa riferimento anche alle semplificazioni e ai tagli ai contributi locali che è necessario mettere in campo per attrarre investitori.

I delegati Anci alle aree Zes di Puglia e Molise hanno deciso di «dare un forte segnale individuando misure organizzative riferibili direttamente a Comuni, consorzi Asi e Province, attingendo anche all' elenco di misure indicate nel Piano di sviluppo strategico». Le misure sono state inserite in una bozza di kit localizzativo che verrà sottoposto per la necessaria condivisione ai direttivi regionali dell' Anci e poi presentato alle Regioni Puglia e Molise affinché le inseriscano in un provvedimento legislativo che contenga anche le semplificazioni e gli sgravi fiscali di competenza delle stesse.

Si tratta di misure molto importanti per le aree Zes della provincia di Brindisi che sono localizzate nel comune capoluogo, a Ostuni e Fasano. Da tempo gli investitori chiedono informazioni per capire quali sono gli interventi che si possono effettuare, ottenendo il credito di imposta e le semplificazioni definiti con leggi dello Stato, ma anche ulteriori agevolazioni di competenza delle Regioni e delle amministrazioni locali. Le aree Zes della provincia di Brindisi rappresentano il 30 per cento di quelle complessive della Zes adriatica (circa 800 ettari su 2800). Si tratta di aree che rafforzano il ruolo del porto in particolare, che è strategico per ogni iniziativa di rilancio di attività industriali e che grazie al lavoro svolto dal Comitato di indirizzo dell' **Autorità di sistema portuale** è diventato ancora più importante con la individuazione di quattro zone franche doganali intercluse, due delle quali (di proprietà dell' **Autorità** e di Enel) hanno già ottenuto il decreto di istituzione da parte dell' Agenzia del demanio.

I delegati Anci hanno evidenziato che «le misure di pertinenza comunali sono di poco impatto rispetto a quelle che potranno essere le agevolazioni degli altri enti sovraordinati ed è quindi necessario che la bozza di Kit localizzativo sia legata ad un' altra serie di interventi sovraordinati senza dei quali non avrebbe senso parlare di Zona economicamente speciale. Per quanto concerne le misure di pertinenza comunale da inserire nel Kit Localizzativo i Comuni si sono impegnati a modificare i regolamenti comunali nei limiti già consentiti dalla legge statale, prevedendo riduzioni o esenzioni di Imu e Tari dedicate agli ambiti Zes, ma che potrebbe anche essere oggetto di una proposta di modifica legislativa statale, dedicata agli immobili, fabbricati, eccetera ubicati nel perimetro delle Zes, da concordare con Anci e prospettare alla Cabina di regia per le Zes che è presieduta dal ministro per il Mezzogiorno e la coesione sociale».

Nella bozza di kit localizzativo si fa riferimento alla esigenza che siano i consigli comunali a fornire un indirizzo politico chiaro (pianificazione), in ordine sia alla predisposizione che alla loro revisione, affinché gli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale di competenza comunale tengano in debito conto le esigenze e le finalità delle aree perimetrate come Zes, con particolare e prioritario riferimento alla esigenza che le aree produttive comunali si conformino ai principi della Area produttiva e paesisticamente ed ecologicamente attrezzata (Apea) secondo le linee



guida del Piano paesaggistico territoriale regionale, a condizione che ci siano investimenti da parte delle Regioni in questo tipo di aree. Nella bozza di kit localizzativo si fa riferimento a procedure di espletamento delle pratiche



## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

---

collegate a investimenti nelle Zes a fronte della completezza delle istanze connesse alla procedura Autorizzazione unica Zes che sarà di competenza dello Sportello unico amministrativo, istituendo presso l' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico).

I Comuni hanno anche sottolineato la necessità di creare in organico una posizione a cui attribuire il compito di referente Zes (con conoscenza della lingua inglese), vale a dire un tutor responsabile del procedimento e di tutti gli aspetti relazionali e gestionali connessi alla localizzazione (o riconversione) nel territorio comunale di una iniziativa imprenditoriale in ambito Zes; realizzare una sezione dedicata nel portale online del Comune dove l' impresa possa trovare tutte le informazioni, sistematiche e ordinate, per aprire nuove attività in area Zes. La bozza di Kit localizzativo sarà proposto anche ai Comuni della Zes Jonica che fa riferimento al porto di Taranto e che comprende alcune aree produttive del Comune di Francavilla Fontana.

O.Mar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## «Il porto ha le carte in regola per entrare nella rete europea»

*Alessandro Panaro, economista di Srm-Mezzogiorno: il Mediterraneo avrà un ruolo sempre più centrale*

Oronzo MARTUCCI Brindisi ha i numeri per ambire a tornare nell'elenco dei porti core, cioè tra i porti italiani (ora 14) che rientrano nella rete Ten-t (Trans european network tran sport) e rafforzare il suo ruolo lungo il Corridoio Scandinavia Mediterraneo, dove era localizzato come porto core sino al 2013. Lo sostiene il responsabile Maritime&Energy del centro studi Srm-Mezzogiorno, Alessandro Panaro, il quale ha presentato i numeri che danno forza a tale richiesta nel corso del webinar organizzato dal Propeller club di Brindisi mercoledì scorso. Soprattutto vi è il sostegno unanime di amministratori locali e regionali e dei riferimenti istituzionali nazionali di tutti i partiti. Un sostegno che è mancato nel 2013, quando fu definita dall'Unione europea la rete dei porti core. Ora è in corso una consultazione a livello di Unione europea per ridefinire la rete Ten-t. Per rafforzare il lavoro che sta svolgendo il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** dell'Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e per ambire a ottenere nuovi investimenti e nuove infrastrutture, nella speranza che il clima di difficoltà che ha caratterizzato i rapporti con il Comune possa essere superato.

Panaro ha spiegato che il Mediterraneo sta diventando sempre più centrale nei traffici, con una continua crescita dei traffici Ro-Ro (traffico di merci e di rotabili). Il porto di Brindisi e la sua provincia in questo contesto hanno i numeri a posto. Con riferimento al periodo 2017-2020 i numeri sono stati questi: 10 milioni di tonnellate di traffico Ro-Ro; 31 milioni di tonnellate di merci; 2 miliardi di euro di import export annuo a livello della intera provincia; 12 milioni di tonnellate movimentate nel dry port; 9 milioni di traffico di risorse energetiche; 600 imprese del cluster logistico marittimo; 6,6 miliardi di valore aggiunto totale annuo.

Le aziende brindisine presentano un tasso di apertura internazionale (rapporto tra import-export e Valore aggiunto 29,9 contro 29,1) superiore alla media del Sud, una propensione all'export superiore alla media del Sud e una specializzazione produttiva in prodotti ad alta intensità tecnologica pari a 4 (contro il 2,6 della Puglia, il 3 del Sud e il 4,4 dell'Italia).

Nel 2020 il traffico **portuale** è stato di 6,7 milioni di tonnellate, con una riduzione del 10,7 rispetto al 2019. I primi tre mesi del 2021 hanno fatto emergere numeri positivi e potenzialità da sviluppare.

In particolare le esportazioni manifatturiere del porto di Brindisi, calcolate su dati Srm-Intesa Sanpaolo negli anni 2018 e 2019, sono molto significative nel settore della chimica (36,4 per cento dell'export regionale che a sua volta è il 6,3 per cento di quello nazionale), della gomma e della plastica (17,5 Brindisi, 4,9 Puglia su Italia) di altri mezzi di trasporto (16,4 su 8,6), alimentare (11,9 su 12,2), meccanica (7,1, su 11,7).

Panaro ha ricordato che vi è una crescita del traffico Ro-Ro tra Puglia ed Est Europa in partenza dai porti di Bari e Brindisi. I due porti concentrano il 27 per cento del traffico Ro-Ro dell'Adriatico.

L'economista di Srm ha dedicato una parte importante della sua relazione al webinar alle Zes, «una opportunità per attrarre investimenti industriali ma che sinora non ha raggiunto i risultati sperati». Ha anche ricordato che nella Zes interregionale adriatica Puglia-Molise le aree di Brindisi rappresentano il 30 per cento del totale, con 776 ettari circa e che la Zona economica speciale può fare riferimento a poli logistici, a porto ed aeroporto in particolare nei settori dell'aerospazio, della chimica, dell'energia, della farmaceutica. A completare ed esaltare il valore delle aree Zes è arrivata





## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

### Brindisi

---

doganale interclusa di Brindisi «che permetterà di stimolare il fenomeno del ri-export attirando imprese che hanno questa esigenza».

Panaro ha fatto infine riferimento alla necessità che si realizzi nel porto un impianto di gnl come quello proposto da Edison, ricordando che «al 2050 si stima che il gnl possa rappresentare il 41 per cento dei combustibili marini, mentre nel 2015 era inferiore al 3 per cento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## E intanto aumentano i traffici commerciali: più 17 per cento, nonostante la pandemia

Francesco TRINCHERA Dopo la situazione anomala del 2020, i traffici commerciali nel porto di Brindisi registrano un incremento nonostante le restrizioni imposte dal Covid ed il calo della movimentazione del carbone nell'ambito del processo di decarbonizzazione della Federico II. A dirlo è l' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Adriatico meridionale, che guarda ai dati relativi al marzo di quest' anno. In questo contesto, in particolare, l' ente **portuale** si sofferma sul dato dei ro-ro, le navi che imbarcano veicoli su ruota per un traffico che è stato definito come «fiorente». Secondo le stime dell' Authority, si parla «di circa 11mila mezzi pesanti al mese, passati dal porto di Brindisi, nel primo trimestre 2021» e complessivamente, nei tre mesi, di 32.958. Un dato che fa segnare «un aumento del 17,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2019», anno considerato «utile per una reale comparazione, attesa l' anomalia rappresentata dal 2020».

Nel dettaglio, sono quantificati in 4.720 i mezzi in più che hanno attraversato lo scalo adriatico. L' Authority, inoltre, stima un trend di crescita che andrebbe ad interessare «tutti i segmenti di traffico»: per quel che riguarda lo scorso mese, «aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7 per cento», quantifica in un milione e 608mila tonnellate con un aumento del 3,3 per cento per le rinfuse solide, del 12,4 per le merci in colli, ed una flessione nelle rinfuse liquide, nell' ordine dell' 1,8 per cento. L' ente **portuale** ha messo in evidenza anche un aumento del numero degli accosti: 417, con un incremento del 3 per cento rispetto al primo trimestre del 2019. C' è però un settore che, per cause di forza maggiore, fa segnare una flessione importante: quello crocieristico. La crociere, infatti, risentono ancora del fermo imposto dalla pandemia da Covid-19: recentemente, si sta portando avanti un progetto (Themis, finanziato con i fondi Interreg Grecia-Italia) per intercettare il segmento del lusso in questo campo. Più in generale, in ambito crocieristico si parla di un calo del 43 per cento dei passeggeri «per effetto delle limitazioni ancora in atto negli spostamenti».

Di questi temi il presidente dell' Authority, Ugo Patroni Griffi, ha accennato anche nel corso del webinar Brindisi, porto core, organizzato dall' International Propeller Club Port of Brindisi. Lo stesso Patroni Griffi, a commento, fissa le direttrici su cui ci si dovrebbe muovere: «C' è un traffico che attende un porto ha commentato - e il porto deve sostenere la crescita potenziale dei traffici, attraverso opere infrastrutturali che possano consentire allo scalo di Brindisi di essere candidato come porto core». Secondo il presidente dell' Adspmam, quindi, «la condivisione di intenti emersa nel corso del webinar» consentirebbe di guardare con maggiore speranza al futuro, «perché le opere che riteniamo prioritarie e strategiche e che ci condurranno verso un porto green competitivo, ossia accosti di Sant' Apollinare e dragaggi, possano essere avviate tempestivamente. Zes e Zona Franca di Brindisi daranno ulteriore vigore a tutta questa azione di rilancio di uno scalo che certamente tornerà a recitare un ruolo da protagonista nelle reti internazionali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



**Porti: Brindisi, in primi tre mesi 2021 transito mezzi +17,3%**

*A marzo +4,7% tonnellate merci, circa 1,608 mln in vari settori*

(ANSA) - BARI, 08 APR - Una media di circa 11.000 mezzi pesanti al mese sono passati dal porto di Brindisi nel primo trimestre 2021 (32.958 complessivamente nei tre mesi) con un aumento del + 17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020): si tratta di circa 4.720 mezzi in più che hanno attraversato lo scalo adriatico. Il trend di crescita - evidenzia una nota - interessa tutti i segmenti di traffico: nel mese di marzo aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7%, ben 1,608 milioni di tonnellate (di cui +3,3% rinfuse solide, +12,4% merci in colli, piccola flessione nelle rinfuse liquide -1,8%). Continua a crescere, anche, il numero degli accosti: 417 navi hanno scalato il porto, ossia il +3% rispetto al primo trimestre 2019. Le uniche flessioni importanti sono registrate nel settore crocieristico (le crociere sono ancora ferme per via del Covid) e passeggeri -43% per effetto delle limitazioni ancora in atto negli spostamenti. "C'è un traffico che attende un porto - commenta il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, Ugo Patroni Griffi - e il porto deve sostenere la crescita potenziale dei traffici, attraverso opere infrastrutturali che possano consentire allo scalo di Brindisi di essere candidato come porto core". (ANSA).



# Brindisi Report

Brindisi

## Porto, volumi del traffico in crescita anche a marzo nonostante la pandemia

BRINDISI - Anche le statistiche relative al mese di marzo 2021 registrano numeri che parlano di una crescita importante nel porto di Brindisi, nei traffici commerciali, nonostante le limitazioni agli spostamenti ancora imposte per la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato dalla centrale Enel. Ciò che spicca particolarmente è il traffico ro-ro (traghetti che trasportano tir e altri mezzi gommati). Le stime parlano di una media di circa 11mila mezzi pesanti al mese, passati dal porto di Brindisi, nel primo trimestre 2021 (32.958 complessivamente nei tre mesi) con un aumento del +17,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020). 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo **adriatico**. Il trend di crescita interessa tutti i segmenti di traffico: nel mese di marzo, aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7 per cento, ben 1,608 milioni di tonnellate (di cui +3,3 per cento rinfuse solide, +12,4 per cento merci in colli, piccola flessione nelle rinfuse liquide -1,8 per cento). Continua a crescere, anche, il numero degli accosti: 417 navi hanno scalato il porto, ossia il +3 per cento rispetto al primo trimestre 2019. Le uniche flessioni importanti sono registrate nel settore crocieristico (le crociere sono ancora ferme per via del Covid) e passeggeri -43 per cento per effetto delle limitazioni ancora in atto negli spostamenti. I dati sono stati anticipati ieri (mercoledì 7 aprile 2021) dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi**, nel corso del webinar dal titolo "Brindisi, porto core", organizzato dall' International Propeller Club Port of Brindisi. "C'è un traffico che attende un porto - commenta il presidente **Patroni Griffi** - e il porto deve sostenere la crescita potenziale dei traffici, attraverso opere infrastrutturali che possano consentire allo scalo di Brindisi di essere candidato come porto core. La condivisione di intenti emersa nel corso del webinar di ieri - conclude **Patroni Griffi** - ci fa finalmente vedere la luce perché le opere che riteniamo prioritarie e strategiche e che ci condurranno verso un porto green competitivo, ossia accosti di Sant' Apollinare e dragaggi, possano essere avviate tempestivamente. Zes e Zona Franca di Brindisi daranno ulteriore vigore a tutta questa azione di rilancio di uno scalo che certamente tornerà a recitare un ruolo da protagonista nelle reti internazionali". I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell' Adspmam sono raccolti ed elaborati dal **sistema** tecnologico Gaia, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli Espo.

**BRINDISIREPORT** Economia

**Porto, volumi del traffico in crescita anche a marzo nonostante la pandemia**

Numeri incoraggianti rapportati a quelli dell'anno precedente: il trend in aumento interessa tutti i segmenti

**Andamento**  
dal mese 03/2021

**I più letti di oggi**

- Decarbonizzazione, scali del porto di Brindisi e Costa Meridionale
- Arrivano le navi di Brindisi? I dati più recenti da Brindisi
- Contributo Brindisi: Qualità e servizi nella portualità
- Decarbonizzazione, Brindisi "porto verde" e zona franca

**BRINDISI** - Anche le statistiche relative al mese di marzo 2021 registrano numeri che parlano di una crescita importante nel porto di Brindisi, nei traffici commerciali, nonostante le limitazioni agli spostamenti ancora imposte per la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato dalla centrale Enel. Ciò che spicca particolarmente è il traffico ro-ro (traghetti che trasportano tir e altri mezzi gommati). Le stime parlano di una media di circa 11mila mezzi pesanti al mese, passati dal porto di Brindisi, nel primo trimestre 2021 (32.958 complessivamente nei tre mesi) con un aumento del +17,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020). 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo adriatico.

Il trend di crescita interessa tutti i segmenti di traffico: nel mese di marzo, aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7 per cento, ben 1,608 milioni di tonnellate (di cui +3,3 per cento rinfuse solide, +12,4 per cento merci in colli, piccola flessione nelle rinfuse liquide -1,8 per cento). Continua a crescere, anche, il numero degli accosti: 417 navi hanno scalato il porto, ossia il +3 per cento rispetto al primo trimestre 2019. Le uniche flessioni importanti sono registrate nel settore crocieristico (le crociere sono ancora ferme per via del Covid) e passeggeri -43 per cento per effetto delle limitazioni ancora in atto negli spostamenti.

# Brindisi Report

Brindisi

## Brindisi porto Core: impegno unanime di istituzioni e associazioni di categoria

BRINDISI - Dal Comune alla Regione, passando per le associazioni di categoria e i rappresentanti istituzionale del territorio, unità di intenti per fare del porto di Brindisi un porto "core". Nel corso del webinar svoltosi ieri (mercoledì 7 aprile) su iniziativa dell' International Propeller club port of Brindisi si è parlato di progetti e investimenti per lo sviluppo dell' area portuale e del suo indotto, nella delicata fase della transizione energetica. Il convegno online, moderato da Umberto Masucci, presidente nazionale International Propeller Club, è stato seguito da più di 2500 persone che sono rimaste collegate per una media di un' ora, anche dall' estero. Dopo l' introduzione di Maria De Luca, responsabile dell' avvisatore marittimo di Brindisi e presidente del consorzio nazionale degli avvisatori, eletta lo scorso marzo presidente del Propeller club di Brindisi, sono intervenuti, fra gli altri, il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Brindisi, **Ugo Patroni Griffi**, il governatore Michele Emiliano, il sindaco Riccardo Rossi, il comandante della Capitaneria di porto, Fabrizio Coke, il neo eletto presidente di Confindustria Brindisi, Gabriele Lippolis, Alessandro Panaro, responsabile servizio maritime & energy Srm, i senatori Dario Stefano e Gelsomina Silvia Vono, i deputati Mauro D' Attis, Anna Macina e Edoardo Rixi e il consigliere regionale Fabiano Amati. Un intervento è stato inviato da Luca Sisto, direttore di Confitarma. L' inento condiviso da istituzioni e associazioni di categoria è quello di fare del porto di Brindisi uno snodo di importanza primaria. Il sindaco Rossi, a sorpresa, si è detto favorevole alla realizzazione di una serie di opere (vasca di Colmata, pontile di Briccole e nuovi accosti di Sant' Apollinare) rispetto alle quali l' amministrazione comunale aveva manifestato un certo scetticismo. "E' stato centrato l' obiettivo - dichiara Maria De Luca a BrindisiReport - di sensibilizzare, promuovere e dare un' informazione precisa su Brindisi, sul suo valore, sul suo potenziale, storico, attuale e futuro. C' è stato un consenso unanime su determinate attività e in merito il Propeller manterrà fede a quello che abbiamo già anticipato ieri: a giugno faremo un evento di ritorno per vedere se qualcosa si è mosso e se gli impegni presi verranno portati avanti. In primis presenteremo istanze congiunte con altre associazioni di categoria per far sì che la Regione presenti la candidatura di Brindisi come porto core, nell' ambito della riprogrammazione che verrà fatta nel 2023. Dobbiamo cominciare subito, se vogliamo farci trovare pronti e cavalcare questo treno". Il webinar non è stato seguito solo da addetti ai lavori. "Mi ha colpito e mi ha fatto molto piacere - afferma ancora Maria De Luca - il fatto che la cittadinanza abbia seguito. Sono arrivati feedback importantissimi da tante persone che non conoscono a fondo la realtà del porto, tutte meravigliate dall' importanza e dalla potenzialità che il porto può esprimere, oltre alla ricchezza che può determinare e alle economie che può sviluppare. Questo secondo me è basilare. Perché una cittadinanza attiva che ha consapevolezza reale di quello che è il suo territorio, potrà anche determinarne lo sviluppo". E il Propeller, in tal senso, eserciterà un ruolo propositivo. "Da quando mi sono insediata come presidente - prosegue Maria De Luca - il mio motto è 'l' unione fa la forza e insieme possiamo'. L' idea del webinar era proprio quella di agire tutti insieme per Brindisi. Su questa impostazione il Propeller ha cominciato e continuerà a lavorare, cercando l' unione di intenti. Daremo vita a un documento unico siglato da tutte le associazioni di categoria per dare dei contributi a chi ha il potere di programmare a medio e lungo termine lo sviluppo del nostro territorio. Da soli non andremo da nessuna parte. L' insieme delle associazioni avrà una voce in capitolo che non potrà essere né disattesa né restare inascoltata". Fra le questioni sul tavolo anche il progetto per la





## Brindisi Report

### Brindisi

---

investimenti nel settore dell' idrogeno. "La retro portualità che ha Brindisi, come mi ha scritto anche un pilota di un porto vicino a Londra - spiega la presidente del Propeller club port of Brindisi - può non essere seconda a nessuno. Le aree retro portuali hanno infatti le potenzialità per sviluppare economie estremamente importanti: non possono essere sprecate per installare dei pannelli per la produzione di idrogeno, che ha bisogno di altre fonti. Non si va a sindacare se l' idea sia buona o no. Si va a sensibilizzare sul fatto che quelle aree possono essere utilizzate per creare posti di lavoro. Su questo baseremo il confronto con il sindaco".

# Il Nautilus

Brindisi

## Porto di Brindisi: continuano ad aumentare sensibilmente i volumi di traffico. Anche marzo fa registrare numeri in netta e significativa crescita, rispetto allo stesso periodo del 2019

Redazione

Brindisi-Anche le statistiche relative al mese di marzo 2021 registrano numeri che parlano di una crescita importante nel porto di Brindisi, nei traffici commerciali, nonostante le limitazioni agli spostamenti ancora imposte per la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato dalla centrale Enel. Ciò che spicca particolarmente è il fiorente traffico RO-RO. Le stime parlano di una media di circa 11.000 mezzi pesanti al mese, passati dal porto di Brindisi, nel primo trimestre 2021 (32.958 complessivamente nei tre mesi) con un aumento del + 17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020). 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo **adriatico**. Il trend di crescita interessa tutti i segmenti di traffico: nel mese di marzo, aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7%, ben 1,608 milioni di tonnellate (di cui +3,3% rinfuse solide, +12,4% merci in colli, piccola flessione nelle rinfuse liquide -1,8%). Continua a crescere, anche, il numero degli accosti: 417 navi hanno scalato il porto, ossia il +3% rispetto al primo trimestre 2019. Le uniche flessioni importanti sono registrate nel settore crocieristico (le crociere sono ancora ferme per via del Covid) e passeggeri -43% per effetto delle limitazioni ancora in atto negli spostamenti. I dati sono stati anticipati ieri dal presidente dell'Autorità di Sistema **Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi**, nel corso del webinar dal titolo Brindisi, porto core, organizzato dall'International Propeller Club Port of Brindisi. C'è un traffico che attende un porto- commenta il Presidente- e il porto deve sostenere la crescita potenziale dei traffici, attraverso opere infrastrutturali che possano consentire allo scalo di Brindisi di essere candidato come porto core. La condivisione di intenti emersa nel corso del webinar di ieri- conclude **Patroni Griffi**- ci fa finalmente vedere la luce perchè le opere che riteniamo prioritarie e strategiche e che ci condurranno verso un porto green competitivo, ossia accosti di Sant'Apollinare e dragaggi, possano essere avviate tempestivamente. ZES e Zona Franca di Brindisi daranno ulteriore vigore a tutta questa azione di rilancio di uno scalo che certamente tornerà a recitare un ruolo da protagonista nelle reti internazionali. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.



# Informatore Navale

Brindisi

## PORTO DI BRINDISI: CONTINUANO AD AUMENTARE SENSIBILMENTE I VOLUMI DI TRAFFICO

ANCHE MARZO FA REGISTRARE NUMERI IN NETTA E SIGNIFICATIVA CRESCITA, RISPETTO ALLO STESSO PERIODO DEL 2019 Anche le statistiche relative al mese di marzo 2021 registrano numeri che parlano di una crescita importante nel porto di Brindisi, nei traffici commerciali, nonostante le limitazioni agli spostamenti ancora imposte per la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato dalla centrale Enel. Ciò che spicca particolarmente è il fiorente traffico RO-RO. Le stime parlano di una media di circa 11.000 mezzi pesanti al mese, passati dal porto di Brindisi, nel primo trimestre 2021 (32.958 complessivamente nei tre mesi) con un aumento del +17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l' anomalia rappresentata dal 2020). 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo **adriatico**. Il trend di crescita interessa tutti i segmenti di traffico: nel mese di marzo, aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7%, ben 1,608 milioni di tonnellate (di cui +3,3% rinfuse solide, +12,4% merci in colli, piccola flessione nelle rinfuse liquide -1,8%). Continua a crescere, anche, il numero degli accosti: 417 navi hanno scalato il porto, ossia il +3% rispetto al primo trimestre 2019. Le uniche flessioni importanti sono registrate nel settore crocieristico (le crociere sono ancora ferme per via del Covid) e passeggeri -43% per effetto delle limitazioni ancora in atto negli spostamenti. I dati sono stati anticipati ieri dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi**, nel corso del webinar dal titolo " Brindisi, porto core ", organizzato dall' International Propeller Club Port of Brindisi. " C' è un traffico che attende un porto - commenta il Presidente- e il porto deve sostenere la crescita potenziale dei traffici, attraverso opere infrastrutturali che possano consentire allo scalo di Brindisi di essere candidato come porto core. La condivisione di intenti emersa nel corso del webinar di ieri- conclude **Patroni Griffi** - ci fa finalmente vedere la luce perchè le opere che riteniamo prioritarie e strategiche e che ci condurranno verso un porto green competitivo, ossia accosti di Sant' Apollinare e dragaggi, possano essere avviate tempestivamente. ZES e Zona Franca di Brindisi daranno ulteriore vigore a tutta questa azione di rilancio di uno scalo che certamente tornerà a recitare un ruolo da protagonista nelle reti internazionali ". I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell' AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal **sistema** tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.



## Aumenta il traffico nel porto di Brindisi

Redazione

BRINDISI Aumenta il traffico nel porto di Brindisi. Anche le statistiche relative al mese di marzo appena trascorso, registrano numeri che parlano di una crescita importante nello scalo pugliese, nei traffici commerciali, nonostante le limitazioni agli spostamenti ancora imposte per la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato dalla centrale Enel. Come annuncia l'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico meridionale, ciò che spicca particolarmente è il fiorente traffico ro-ro. Le stime parlano di una media di circa 11.000 mezzi pesanti al mese, passati dal porto di Brindisi, nel primo trimestre 2021 (32.958 complessivamente nei tre mesi) con un aumento del +17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020). 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo adriatico. Il trend di crescita interessa tutti i segmenti di traffico: nel mese di marzo, aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7%, ben 1,608 milioni di tonnellate (di cui +3,3% rinfuse solide, +12,4% merci in colli, piccola flessione nelle rinfuse liquide -1,8%). Continua a crescere, anche, il numero degli accosti: 417 navi hanno scalato il porto, ossia il +3% rispetto al primo trimestre 2019. Le uniche flessioni importanti sono registrate nel settore crocieristico (le crociere sono ancora ferme per via del Covid) e passeggeri -43% per effetto delle limitazioni ancora in atto negli spostamenti. I dati sono stati anticipati ieri dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, nel corso del webinar dal titolo Brindisi, porto core, organizzato dall'International Propeller Club Port of Brindisi. C'è un traffico che attende un porto commenta il Presidente- e il porto deve sostenere la crescita potenziale dei traffici, attraverso opere infrastrutturali che possano consentire allo scalo di Brindisi di essere candidato come porto core. La condivisione di intenti emersa nel corso del webinar di ieri- conclude Patroni Griffi ci fa finalmente vedere la luce perchè le opere che riteniamo prioritarie e strategiche e che ci condurranno verso un porto green competitivo, ossia accosti di Sant'Apollinare e dragaggi, possano essere avviate tempestivamente. ZES e Zona Franca di Brindisi daranno ulteriore vigore a tutta questa azione di rilancio di uno scalo che certamente tornerà a recitare un ruolo da protagonista nelle reti internazionali. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.



## Puglia Live

### Brindisi

## Porto di Brindisi: continuano ad aumentare sensibilmente i volumi di traffico

08/04/2021 Anche marzo fa registrare numeri in netta e significativa crescita, rispetto allo stesso periodo del 2019. Anche le statistiche relative al mese di marzo 2021 registrano numeri che parlano di una crescita importante nel porto di Brindisi, nei traffici commerciali, nonostante le limitazioni agli spostamenti ancora imposte per la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato dalla centrale Enel. Ciò che spicca particolarmente è il fiorente traffico RO-RO. Le stime parlano di una media di circa 11.000 mezzi pesanti al mese, passati dal porto di Brindisi, nel primo trimestre 2021 (32.958 complessivamente nei tre mesi) con un aumento del + 17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020). 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo **adriatico**. Il trend di crescita interessa tutti i segmenti di traffico: nel mese di marzo, aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7%, ben 1,608 milioni di tonnellate (di cui +3,3% rinfuse solide, +12,4% merci in colli, piccola flessione nelle rinfuse liquide -1,8%). Continua a crescere, anche, il numero degli accosti: 417 navi hanno scalato il porto, ossia il +3% rispetto al primo trimestre 2019. Le uniche flessioni importanti sono registrate nel settore crocieristico (le crociere sono ancora ferme per via del Covid) e passeggeri -43% per effetto delle limitazioni ancora in atto negli spostamenti. I dati sono stati anticipati ieri dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi**, nel corso del webinar dal titolo "Brindisi, porto core", organizzato dall' International Propeller Club Port of Brindisi. "C'è un traffico che attende un porto- commenta il Presidente- e il porto deve sostenere la crescita potenziale dei traffici, attraverso opere infrastrutturali che possano consentire allo scalo di Brindisi di essere candidato come porto core. La condivisione di intenti emersa nel corso del webinar di ieri- conclude **Patroni Griffi**- ci fa finalmente vedere la luce perchè le opere che riteniamo prioritarie e strategiche e che ci condurranno verso un porto green competitivo, ossia accosti di Sant' Apollinare e dragaggi, possano essere avviate tempestivamente. ZES e Zona Franca di Brindisi daranno ulteriore vigore a tutta questa azione di rilancio di uno scalo che certamente tornerà a recitare un ruolo da protagonista nelle reti internazionali". I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal **sistema** tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie.

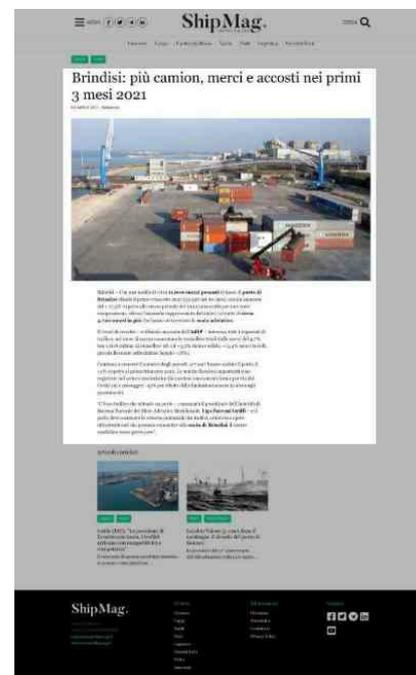


# Ship Mag

## Brindisi

### Brindisi: più camion, merci e accosti nei primi 3 mesi 2021

Brindisi Con una media di circa 11.000 mezzi pesanti al mese, il porto di Brindisi chiude il primo trimestre 2021 (32.958 nei tre mesi) con un aumento del + 17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020): si tratta di circa 4.720 mezzi in più che hanno attraversato lo scalo adriatico. Il trend di crescita evidenzia una nota dell'AdSP interessa tutti i segmenti di traffico: nel mese di marzo aumentano le tonnellate totali delle merci del 4,7%, ben 1,608 milioni di tonnellate (di cui +3,3% rinfuse solide, +12,4% merci in colli, piccola flessione nelle rinfuse liquide -1,8%). Continua a crescere il numero degli accosti: 417 navi hanno scalato il porto, il +3% rispetto al primo trimestre 2019. Le uniche flessioni importanti sono registrate nel settore crocieristico (le crociere sono ancora ferme per via del Covid-19) e passeggeri -43% per effetto delle limitazioni ancora in atto negli spostamenti. C'è un traffico che attende un porto commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e il porto deve sostenere la crescita potenziale dei traffici, attraverso opere infrastrutturali che possano consentire allo scalo di Brindisi di essere candidato come porto core.



## Shipping Italy

### Brindisi

#### Traffici merci nel porto di Brindisi superiori ai livelli pre-Covid nel primo trimestre 2021

È tutto considerato positivo il primo bilancio 2021 del porto di Brindisi. Nonostante il perdurare delle limitazioni agli spostamenti e il processo di decarbonizzazione della centrale Enel, evidenzia l'AdSP in una nota, i traffici merci hanno infatti superato nei primi tre mesi dell'anno i volumi raggiunti nello stesso periodo del 2019 (anno utile per una comparazione significativa, data l'anomalia del 2020). In particolare il segmento ro-ro, che nel trimestre ha registrato il transito di 32.958 mezzi pesante (per una media quindi di 11mila circa al mese) risulta in aumento del 17,3% (4.720 veicoli in valore assoluto). Il trend di crescita ha comunque interessato quasi tutti i segmenti di traffico merci, tanto che le tonnellate totali sono state 1,608 milioni (+4,7% sul primo trimestre del 2019), con una crescita del 3,3% delle rinfuse solide e del 12,4% per le merci in colli, mentre le rinfuse liquide sono calate dell'1,8%. In aumento anche il numero degli accosti, che nel periodo sono stati 417 (+3%). Di rimando, sono prevedibilmente pesanti le flessioni sul versante passeggeri, con le crociere azzerate dal Covid e i traghetti che perdono il 43%. Il porto deve sostenere la crescita potenziale dei traffici, attraverso opere infrastrutturali che possano consentire allo scalo di Brindisi di essere candidato come porto core ha affermato Patroni Griffi, he ha poi citato come opere che riteniamo prioritarie e strategiche e che ci condurranno verso un porto green competitivo gli accosti di Sant'Apollinare e i dragaggi. Zes e Zona Franca di Brindisi aggiunto daranno ulteriore vigore a tutta questa azione di rilancio di uno scalo che certamente tornerà a recitare un ruolo da protagonista nelle reti internazionali.



## Taranto meta di crociere premiati quattro progetti con Hack for Destination

Dopo tre giorni di lavori si è conclusa l'iniziativa Hack for Destination - Taranto promossa dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, insieme alla società di consulenza per il marketing territoriale a impatto sociale Destination Makers (<https://destination-makers.com/>) e Onde Alte (<https://www.ondealte.com/>), e in sinergia con l'Amministrazione Comunale di Taranto.

L'hackathon ha visto sfidarsi a colpi di idee e proposte per la valorizzazione di Taranto come destinazione crocieristica e creativo-culturale 47 partecipanti del territorio, divisi in 12 team, partendo dalla strategia di marketing di destinazione realizzata da Destination Makers che ha dato le linee guida per lo sviluppo dei progetti verso una visione condivisa. I progetti vincitori beneficiano di un percorso di accompagnamento per la partecipazione agli incentivi di Invitalia.

Questi i quattro progetti premiati. Bikes è il progetto presentato da 5 giovani professionisti nel settore turistico e archeologico, Riccardo Chiaradia, Project leader archeologo e guida cicloescursionistica; Nadia Ruggeri, Responsabile Amministrativa e guida turistica; Francesca Razzato, Progettista archeologa;

Vincenzo Stasolla, Graphic designer e Archeologo guida e Fabio Fella, Guida cicloescursionistica in italiano, inglese e francese. L'idea si basa sulla proposta di itinerari in bici, alla scoperta del valore archeologico di Taranto, partendo proprio dal mare. Ogni itinerario segue un tema specifico legato alla città e consente anche di sperimentare la visione in realtà aumentata di alcuni punti di interesse. Per ciascun percorso è prevista un'esperienza enogastronomica.

Egeria, la casa delle viandanti, è l'idea sviluppata da Lucia Francioso, guida turistica, e Antonietta Podda, professionista della comunicazione. Si tratta di un luogo dedicato al turismo femminile, a donne che viaggiano da sole alla scoperta di se stesse o in compagnia, alle smart workers, che vuole offrire un'accoglienza familiare, partecipativa ed esperienziale, per scoprire il territorio tarantino in modo autentico e a contatto con la natura, l'arte, la storia e le tradizioni locali. Ogni stanza della struttura porta il nome di una viaggiatrice famosa (es Janet Ross).

Marina Coliving è un progetto di hospitality e condivisione pensato per offrire una nuova vita al mare. Un coliving incentrato sulla cultura del mare e la tutela dell'ambiente, ideato da sei giovani professionisti (Andrea Paoletti; Lilia Carucci; Luca Favia; Emanuela Borsci; Mariella Stella e Samuele Biagioni). Infine, l'ultimo progetto vincitore è Slab, un'oasi nel centro urbano, letteralmente sul mare. Questo nuovo progetto si compone di piattaforme modulari, e ospiterà serre idroponiche per la coltivazione di frutta e verdura, un servizio di ristorazione esperienziale e sostenibile a chilometro 0, eventi culturali e artistici e uno spazio per lo smart-working. Gli ideatori di questa oasi sono 5 ragazzi, Marco Annoscia, Ingegnere strutturista; Simone Romita, Farmacista e esperto di idroponica; Luigi Moretti, Coordinatore del progetto, e Gabriele Ranieri, Economista.



# Il Nautilus

Taranto

## Guida (ISC): «competitività e competenza per il rilancio del porto di Taranto»

Redazione

«**Taranto** ha bisogno di consapevolezza. Essere protagonisti ed artefici del proprio futuro è un privilegio di pochi e **Taranto** ha la possibilità di scrivere le pagine più importanti della sua storia economica». Parla così Luigi Guida, riconfermato alla guida di Ionian Shipping Consortium (ISC). Il consorzio, consapevole del proprio ruolo all' interno del sistema portuale ionico, si prepara ad affrontare nuove importanti sfide. «La nostra professione talvolta ci impedisce di effettuare programmi di certa realizzazione, il mondo del trasporto marittimo è come il mare, imprevedibile e ricco di incognite. - riferisce Guida - Tuttavia abbiamo tracciato una rotta ben precisa che ambisce a rafforzare la nostra presenza sul territorio, in funzione di una cultura imprenditoriale di condivisione diffusa e votata al riconoscimento delle innegabili abilità professionali di **Taranto**. Ionian Shipping - prosegue - racchiude tutte le professionalità necessarie al rutilante mondo della logistica e dei trasporti. Non esiste un solo settore che non possa essere considerato 'Core Business' del nostro Consorzio: commerciale, tecnico, legale, doganale, amministrativo, ossia l' intero universo della logistica. Qualsiasi sia la competenza necessaria, le risorse di ISC sono in grado di muoversi nella propria 'Comfort Zone' lavorativa, con entusiasmo e diligenza professionale». Il consorzio si propone quindi come «l' interlocutore plurale e competente necessario a raggiungere quel moltiplicatore di idee ed incubatore di risorse che attende, con il piglio di urgenza, la realizzazione di un futuro ben oltre l' orizzonte». Dopo anni di pianificazione e importanti investimenti, finalmente il **Porto di Taranto** ha avviato il suo grande rilancio e torna ad avere un ruolo centrale nel Mediterraneo. Ora più che in passato, serve proseguire e rafforzare il dialogo e la collaborazione con le istituzioni, gli stakeholder commerciali e il cluster marittimo. «Il **Porto di Taranto**, o meglio l' intero Sistema **Porto**, deve comprendere che non è una mera posizione geografica a rendere uno scalo appetibile. L' arrivo di nuovi traffici dipende dalla competitività e dalla competenza. Negli ultimi anni stiamo assistendo ad una maggiore attenzione da parte di tutti gli stakeholder nel condividere una medesima visione e sarà necessario il massimo sforzo per raggiungere gli obiettivi sperati». ISC proseguirà il suo impegno per affermare il valore di una cultura marittima. Il Consorzio infatti accoglie positivamente tutte le iniziative locali e internazionali in grado di avvicinare la città al suo mare e dare la giusta visibilità al territorio. A giugno è prevista la tappa italiana dell' evento velistico SailGP e il consorzio mette a disposizione le proprie competenze a supporto dell' organizzazione. «Dopo decenni di obnubilazione, finalmente **Taranto** vede riconosciuta la propria indiscutibile bellezza; una rada sicura ed accogliente per qualsiasi tipo di manifestazione sul mare. - afferma il Presidente Isc- La città deve finalmente comprendere che il mare è la sua più grande risorsa ma, soprattutto, che la Blue Economy impone altissimi standard formativi e professionali per essere attori e protagonisti di questa rinnovata attenzione finalmente giunta in riva ai Due Mari».



# Puglia Live

## Taranto

### I progetti vincitori dell'iniziativa Hack for Destination - Taranto per valorizzare il territorio

A Taranto un hackathon per rilanciare la città-porto, coniugando tradizione locale e innovazione: ecco i quattro progetti vincitori per promuovere e valorizzare il territorio verso una destinazione crocieristica e culturale-creativa

I progetti vincitori dell'iniziativa Hack for Destination - Taranto, organizzata da Destination Makers e Onde Alte per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, hanno vinto un percorso di accompagnamento per la partecipazione agli incentivi di Invitalia. Bikes propone itinerari in bici, alla scoperta del patrimonio archeologico della città, partendo dal mare; Egeria è un luogo dedicato al turismo femminile esperienziale; Marina Coliving è un progetto di hospitality e condivisione incentrato sulla cultura del mare e la tutela dell'ambiente; Slab è un nuovo luogo d'incontro sul mare, composto da piattaforme modulari, per lagricoltura idroponica e laccoglienza sostenibile.

Aprile 2021 - Dopo tre giorni di lavori si è conclusa l'iniziativa Hack for Destination - Taranto promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, insieme alla società di consulenza per il marketing territoriale a impatto sociale Destination Makers (<https://destination-makers.com/>) e Onde Alte (<https://www.ondealte.com/>), e in sinergia con l'Amministrazione Comunale di Taranto. L'hackathon ha visto sfidarsi a colpi di idee e proposte per la valorizzazione di Taranto come destinazione crocieristica e creativo-culturale



47 partecipanti del territorio, divisi in 12 team, partendo dalla strategia di marketing di destinazione realizzata da Destination Makers che ha dato le linee guida per lo sviluppo dei progetti verso una visione condivisa. Levento si è svolto online e la giuria composta da esperti del settore e di business development, strategia e analisi, finance e comunicazione ha premiato quattro progetti, attinenti alle tracce proposte dalla iniziativa: Cruise City - Servizi ed esperienze per i turisti del mare (crocieristi); Cultural City - Esperienze culturali e creative di scoperta del territorio; A City to Stay - Servizi per l'ospitalità e offerta ricettiva e A City to visit - Commercializzazione e gestione dell'offerta turistica. I progetti vincitori hanno vinto un percorso di accompagnamento per la partecipazione agli incentivi di Invitalia. I quattro progetti premiati Bikes è il progetto presentato da 5 giovani professionisti nel settore turistico e archeologico, Riccardo Chiaradia, Project leader archeologo e guida cicloescursionistica; Nadia Ruggeri, Responsabile Amministrativa e guida turistica; Francesca Razzato, Progettista archeologa; Vincenzo Stasolla, Graphic designer e Archeologo guida e Fabio Fella, Guida cicloescursionistica in italiano, inglese e francese. L'idea si basa sulla proposta di itinerari in bici, alla scoperta del valore archeologico di Taranto e laccoglienza proprio dal mare. Ogni itinerario segue un tema specifico legato alla città e consente anche di sperimentare la visione in realtà aumentata di alcuni punti di interesse. Per ciascun percorso è prevista un'esperienza enogastronomica presso una delle realtà ricettive della zona. Gli utenti, una volta scaricata l'app, potranno prenotare il proprio tour da fare in gruppo, o in solitaria e decidere se noleggiare una bicicletta o usare la propria. Egeria, la casa delle viandanti, è idea sviluppata da Lucia Francioso, guida turistica, e Antonietta Podda, professionista della comunicazione. Si tratta di un luogo dedicato al turismo femminile, a donne che viaggiano da sole alla scoperta di se stesse o in compagnia, alle smart workers, che vuole offrire un'accoglienza familiare, partecipativa ed esperienziale, per scoprire il territorio tarantino in modo autentico e a contatto con la natura, arte, la storia e le tradizioni locali. Ogni stanza della struttura porta il nome di una viaggiatrice famosa (es Janet Ross). La struttura presenta, inoltre, uno spazio plein air che ospita la sala trattamenti e ritiri olistici e l'area campeggio. Marina Coliving è un progetto di hospitality e condivisione pensato



## Puglia Live

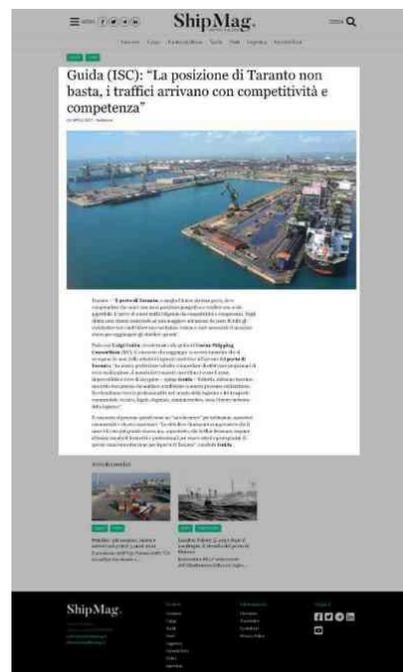
### Taranto

---

ideato da sei giovani professionisti (Andrea Paoletti; Lilia Carucci; Luca Favia; Emanuela Borsci; Mariella Stella e Samuele Biagioni) con un background in diversi settori accomunati dal desiderio di unire viaggiatori, realtà locali, lavoratori freelance, ricercatori e scienziati per offrire opportunità di scambiare conoscenze ed esperienze. L'obiettivo è quello di dare vita a una comunità locale legata al mare e alla sua valorizzazione, rafforzando anche i legami con le realtà del territorio. Infine, l'ultimo progetto vincitore è Slab, un'oasi nel centro urbano, letteralmente sul mare. Questo nuovo progetto si compone di piattaforme modulari, e ospiterà serre idroponiche per la coltivazione di frutta e verdura, un servizio di ristorazione esperienziale e sostenibile a chilometro 0, eventi culturali e artistici e uno spazio per lo smart-working. Gli ideatori di questa oasi sono 5 ragazzi, Marco Annoscia, Ingegnere strutturista; Simone Romita, Farmacista e esperto di idroponica; Luigi Moretti, Coordinatore del progetto e Gabriele Ranieri, Economista. L'obiettivo di Slab è quello di generare un impatto sociale su più fronti. Dall'essere un esempio di sostenibilità e economia circolare, promuovendo stili di vita salutari, alla creazione di una nuova narrativa turistica capace di coniugare tradizione locale e nuovi trend. Nei momenti di crisi, la creatività è lo strumento necessario per vedere oltre quello che c'è e immaginare tutte le diverse possibilità di futuro. Onde Alte opera con la convinzione che lo sviluppo di iniziative cittadine o imprenditoriali sia la chiave per combinare sostenibilità economica e ritorno per la comunità. Abbiamo a cuore il bene comune e un futuro migliore e lavoriamo perché questi due aspetti diventino responsabilità e realtà per tutti. Onde Alte contribuisce allo sviluppo di una società in cui, al di là delle istituzioni pubbliche e delle organizzazioni, gli individui sono i principali responsabili del cambiamento. Per questo motivo siamo grati per l'impegno messo da tutti i partecipanti, e soddisfatti dei progetti presentati in questa iniziativa che mantengono un approccio collaborativo con i soggetti del territorio e allo stesso tempo introducono aspetti innovativi per rilanciare e valorizzare il contesto tarantino conclude Massimiliano Ventimiglia, CEO e fondatore di Onde Alte.

### Guida (ISC): La posizione di Taranto non basta, i traffici arrivano con competitività e competenza

Taranto Il porto di Taranto, o meglio l'intero sistema porto, deve comprendere che non è una mera posizione geografica a rendere uno scalo appetibile. L'arrivo di nuovi traffici dipende da competitività e competenza. Negli ultimi anni stiamo assistendo ad una maggiore attenzione da parte di tutti gli stakeholder nel condividere una medesima visione e sarà necessario il massimo sforzo per raggiungere gli obiettivi sperati. Parla così Luigi Guida, riconfermato alla guida di Ionian Shipping Consortium (ISC), il consorzio che raggruppa 11 società tarantine che si occupano da anni delle attività di agenzia marittime all'interno del porto di Taranto. La nostra professione talvolta ci impedisce di effettuare programmi di certa realizzazione, il mondo del trasporto marittimo è come il mare, imprevedibile e ricco di incognite spiega Guida. Tuttavia, abbiamo tracciato una rotta ben precisa che ambisce a rafforzare la nostra presenza sul territorio. Racchiudiamo tutte le professionalità nel mondo della logistica e dei trasporti: commerciale, tecnico, legale, doganale, amministrativo, ossia l'intero universo della logistica. Il consorzio si propone quindi come un interlocutore per istituzioni, operatori commerciali e cluster marittimo: La città deve finalmente comprendere che il mare è la sua più grande risorsa ma, soprattutto, che la Blue Economy impone altissimi standard formativi e professionali per essere attori e protagonisti di questa rinnovata attenzione per il porto di Taranto, conclude Guida.



# Shipping Italy

## Taranto

### Guida (Isc): Per il rilancio di Taranto la posizione geografica non basta

Taranto ha bisogno di consapevolezza. Essere protagonisti e artefici del proprio futuro è un privilegio di pochi e Taranto ha la possibilità di scrivere le pagine più importanti della sua storia economica. La riflessione è di Luigi Guida, recentemente riconfermato alla guida di Ionian Shipping Consortium, consorzio che si propone come un interlocutore plurale e competente che racchiude in sé competenze di vario tipo legate al settore marittimo e portuale, ovvero commerciali, tecniche, legali, doganali e amministrative. Nella nota, Isc ricorda come dopo anni di pianificazione e importanti investimenti Taranto abbia avviato il suo rilancio e stia tornando ad avere un ruolo centrale nel Mediterraneo. Ma è il monito di Guida l'intero Sistema Porto, deve comprendere che non è una mera posizione geografica a rendere uno scalo appetibile. L'arrivo di nuovi traffici dipende dalla competitività e dalla competenza afferma infatti il presidente di Isc, evidenziando poi che la blue economy impone altissimi standard formativi e professionali per essere attori e protagonisti di questa rinnovata attenzione finalmente giunta in riva ai Due Mari. Tra gli ingredienti necessari per il rilancio, Guida cita la necessità di dialogo e la collaborazione con le istituzioni, gli stakeholder commerciali e il cluster marittimo. Da parte sua il consorzio, spiega, proseguirà l'impegno per affermare il valore di una cultura marittima, accogliendo positivamente tutte le iniziative locali e internazionali in grado di avvicinare la città al suo mare e dare la giusta visibilità al territorio.



## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### Valorizzazione del gas naturale Sardegna capofila del progetto

CAGLIARI La Sardegna, rappresentata dall' assessorato all' Industria, è stata capofila nel progetto Signal "Strategie transfrontaliere per la valorizzazione del Gas naturale liquido", nato per studiare e definire un **sistema** integrato di distribuzione nei territori dei partner coinvolti.

«L' appuntamento di oggi è fondamentale per confrontarsi su un tema di particolare importanza e per avere nuovi strumenti di scelta sull' utilizzo del Gnl, tema fondamentale nella transizione energetica che la Regione sta seguendo con attenzione», ha detto l' assessora Anita Pili al termine del seminario (in videoconferenza) "Il ruolo del Gnl nella prospettiva di una Europa ecosostenibile", evento finale del progetto Signal. I partner del progetto, che beneficia di un finanziamento Fesr di 1 milione 613mila euro, sono la Regione Liguria, l' Università di Genova, l' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mar Tirreno settentrionale, l' Office des Transports della Corsica e la Camera di Commercio del Var (Francia). Signal, insieme a Gnl Facile, Promo Gnl e Tdi Rete Gnl, fa parte di un gruppo di progetti cofinanziati dal programma Interreg Italia-Francia Marittimo.



## L'Unione Sarda

Cagliari

Porto. Concesso dall' Authority alla Soprintendenza, per anni era stato un laboratorio di ricerca

### La storia dimenticata dentro un padiglione

*Molo Sabaudo, migliaia di reperti archeologici chiusi nell' ex magazzino Dogane*

Migliaia di reperti chiusi a chiave. Preziosi, rari. Ammirarli è ormai impossibile. Da più di due anni, da quando la Soprintendenza, ospite dell' Authority in un padiglione del molo Sabaudo messo a disposizione durante le indagini subacquee obbligatorie prima dei lavori di ampliamento della banchina, decise di chiudere il laboratorio.

Motivi di sicurezza. Era aprile del 2019.

Lo stop La fine per uno scrigno di tesori che avevano ammirato scolaresche e croceristi, visitatori occasionali scoprendo un affascinante fetta di storia cagliaritano legata al mare. Presi per mano in un affascinante viaggio tra antichi cannoni, anfore puniche e romane, terrecotte, monete coniate con una speciale lega di rame e zinco, l' aurichalcum , con le effigi degli imperatori Adriano, Traiano, Vespasiano. E poi tanto altro ancora, riemerso dal fondo del mare grazie a centinaia di "tuffi" mirati nelle acque del porto ma anche del Golfo per strappare al mare (e soprattutto indagare) i segreti della storia antica.

Studi che gli archeosub guidati da Ignazio Sanna hanno continuato a svolgere, per parecchi anni, in quel padiglione nato come magazzino merci estere della Dogana de rimesso in sesto dall' **Autorità portuale** con una spesa di 50mila euro prima dei lavori di ampliamento della banchina del molo Sabaudo. Un intervento destinato a custodire i materiali recuperati ma che col tempo aveva assunto il ruolo di vero laboratorio di ricerca e recupero.

La decisione «Sì, siamo chiusi», spiega Sanna, che non rinuncia, di tanto in tanto, a raggiungere il capannone per controllare il "suo" tesoro protetto perché interno a quella che agli inizi degli anni Duemila, quando venne istituita, venne ribattezzata "zona sterile". Le porte sbarrate del padiglione stridono con quella che per anni era stato un laboratorio dove magari riuscivi ad assistere, in diretta, alle analisi di un' anfora, di una moneta, di una lucerna o di uno scandaglio di bordo appena strappati al mare. Era accaduto anche per i dolia recuperati nelle acque di Frutti d' Oro con il loro carico di fango da cui, l' occhio esperto degli archeologi, ha raccolto indizi e tasselli per ricomporre la millenaria storia delle grandi botti di terracotta parcheggiate nell' ex magazzino delle Dogane.

Il desiderio Ignazio Sanna ci ha lasciato il cuore, dentro il padiglione dei misteri antichi. Ammette che vorrebbe tornarci a lavorare, in quella che per anni era stata la sua casa-studio. Ma da archeologo della Soprintendenza, sceglie il rispetto delle scelte fatte. «È stato ritenuto non più idoneo per motivi di sicurezza», spiega. «Da quei reperti abbiamo attinto informazioni, spesso notizie rare e importanti per chi studia il passato». A mancargli è anche la possibilità di raccontare a visitatori quanto valore culturale ci sia in un' anfora, in un' ancora litica o un ceppo di piombo. O in un cannone. In porto, voci insistenti, raccontano di un possibile abbattimento del caseggiato.

Stessa fine dei silos, insomma, secondo la tabella di marcia del piano di riqualificazione del porto. Il presidente dell' Authority, Massimo Deiana, smentisce. «Nulla di vero. Certo che per i reperti ci vorrebbe un' altra collocazione. Ma questa decisione spetta alla Soprintendenza».

Andrea Piras.





# Informare

Cagliari

## Il Comune di Cagliari esorta il governo ad attivarsi per consentire il riavvio dell' attività al container terminal al Porto Canale

Chiesta l' istituzione di un' Agenzia per il lavoro terminalistico del transhipment. Il sindaco di Cagliari, Paolo Truzzu, e l' assessore comunale all' Innovazione tecnologica, ambiente e politiche del mare, Alessandro Guarracino, hanno scritto una lettera al governo, indirizzandola ai ministeri delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, dello Sviluppo economico, del Lavoro e delle politiche sociali, dell' Economia e delle finanze e a quello per il Sud e la coesione territoriale, chiedendo l' apertura di un tavolo tecnico e politico al fine di giungere all' auspicato riavvio dell' attività al container terminal al Porto Canale di Cagliari e sollecitando la creazione di una specifica agenzia per il lavoro portuale. Evidenziando la necessità di rispondere alla questione dolorosa dei circa 250 lavoratori che attualmente sono in stato di disoccupazione a causa del fermo dell' attività al terminal portuale, il sindaco, precisando che «è nostra ferma intenzione fare di tutto perché i lavoratori riprendano il loro lavoro», ha chiesto «che venga istituita una Agenzia per il lavoro terminalistico del transhipment». Relativamente all' obiettivo di consentire la ripresa operativa del container terminal, condizione fondamentale - ha sottolineato - per lo sviluppo nel settore della logistica e di tutto l' indotto costituito da aziende che si muovono nel comparto infrastrutturale, commerciale e turistico, nella lettera si evidenzia che «si rende necessaria un' operazione di scouting attraverso un advisor specializzato nel campo del transhipment al fine di individuare i soggetti autorevoli che possano essere interessati al sito di Cagliari».

Si tratta - hanno spiegato Truzzu e Guarracino - di «un' azione propedeutica all' avvio di nuove procedure finalizzate ad acquisire valide manifestazioni d' interesse purché, parallelamente, si arrivi alla rapida istituzione della ZES. Senza convenienze fiscali, è difficile attirare imprese interessate a cospicui investimenti. Lo diciamo da tempo: occorrono risposte definitive perché sul territorio restano disagi sociali enormi». «Chiediamo - prosegue la lettera - l' apertura di un tavolo tecnico e politico con il pieno coinvolgimento di tutti: attori istituzionali nazionali, regionali e locali, ovviamente con il pieno coinvolgimento dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Riteniamo che non ci sia più tempo». «Non possiamo - hanno concluso Truzzu e Guarracino - sprecare una enorme potenzialità di sviluppo e di creazione di posti di lavoro. La stessa tenacia e condivisione d' intenti tra istituzioni, che nel recente passato ha consentito di far rimuovere il vincolo paesaggistico che ostacolava i lavori programmati sul compendio, deve sostenere l' azione politica e amministrativa a tutti i livelli».



8 aprile 2021

Il Comune di Cagliari esorta il governo ad attivarsi per consentire il riavvio dell'attività al container terminal al Porto Canale

Chiesta l'istituzione di un'Agenzia per il lavoro terminalistico del transhipment

Il sindaco di Cagliari, Paolo Truzzu, e l'assessore comunale all'Innovazione tecnologica, ambiente e politiche del mare, Alessandro Guarracino, hanno scritto una lettera al governo, indirizzandola ai ministeri delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, dello Sviluppo economico, del Lavoro e delle politiche sociali, dell'Economia e delle finanze e a quello per il Sud e la coesione territoriale, chiedendo l'apertura di un tavolo tecnico e politico al fine di giungere all'auspicato riavvio dell'attività al container terminal al Porto Canale di Cagliari e sollecitando la creazione di una specifica agenzia per il lavoro portuale.

Evidenziando la necessità di rispondere alla questione dolorosa dei circa 250 lavoratori che attualmente sono in stato di disoccupazione a causa del fermo dell'attività al terminal portuale, il sindaco, precisando che «è nostra ferma intenzione fare di tutto perché i lavoratori riprendano il loro lavoro», ha chiesto «che venga istituita una Agenzia per il lavoro terminalistico del transhipment».

Relativamente all'obiettivo di consentire la ripresa operativa del container terminal, condizione fondamentale - ha sottolineato - per lo sviluppo nel settore della logistica e di tutto l'indotto costituito da aziende che si muovono nel comparto infrastrutturale, commerciale e turistico, nella lettera si evidenzia che «si rende necessaria un'operazione di scouting attraverso un advisor specializzato nel campo del transhipment al fine di individuare i soggetti autorevoli che possano essere interessati al sito di Cagliari».

Si tratta - hanno spiegato Truzzu e Guarracino - di «un'azione propedeutica all'avvio di nuove procedure finalizzate ad acquisire valide manifestazioni d'interesse purché, parallelamente, si arrivi alla rapida istituzione della ZES. Senza convenienze fiscali, è difficile attirare imprese interessate a cospicui investimenti. Lo diciamo da tempo: occorrono risposte definitive perché sul territorio restano disagi sociali enormi».

«Chiediamo - prosegue la lettera - l'apertura di un tavolo tecnico e politico con il coinvolgimento di tutti: attori istituzionali nazionali, regionali e locali, ovviamente con il pieno coinvolgimento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Riteniamo che non ci sia più tempo».

«Non possiamo - hanno concluso Truzzu e Guarracino - sprecare una enorme potenzialità di sviluppo e di creazione di posti di lavoro. La stessa tenacia e condivisione d'intenti tra istituzioni, che nel recente passato ha consentito di far rimuovere il vincolo paesaggistico che ostacolava i lavori programmati sul compendio, deve sostenere l'azione politica e amministrativa a tutti i livelli».

# Informazioni Marittime

## Cagliari

### Porto di Cagliari, fiscalità agevolata e nuove gru per rilanciare il terminal container

*Il sindaco Truzzu e l'assessore Guarracino scrivono al governo chiedendo il rilancio del porto canale*

Il sindaco di Cagliari, Paolo Truzzu, e l'assessore al Mare del Comune, Alessandro Guarracino, hanno scritto al governo chiedendo il rilancio del terminal container del porto canale, senza terminalista da giugno 2019, mese del disimpegno di Contship Italia (e dopo un mancato affidamento a PIFIM oltre un anno dopo). La lettera rientra in un piano di rilancio che va dalla zona di Giorgino a quella di Marina Piccola. In mezzo, 250 persone da quasi due anni senza lavoro. «È nostra ferma intenzione fare di tutto perché i lavoratori riprendano il loro lavoro, chiediamo che venga istituita una Agenzia per il lavoro terminalistico del transhipment», si legge nella lettera che Truzzu ha inviato al ministero delle Infrastrutture, a quello dello Sviluppo economico, del Lavoro, dell'Economia e a quello per il Sud. Il Comune vorrebbe «un'operazione di scouting attraverso un advisor specializzato nel campo del transhipment al fine di individuare i soggetti autorevoli che possano essere interessati al sito di Cagliari». Raccogliere manifestazioni di interesse, «purché - scrivono Truzzu e Guarracino - si arrivi alla rapida istituzione della Zona economica speciale. Senza convenienze fiscali, è difficile attirare imprese interessate a cospicui investimenti. Occorrono risposte definitive perché sul territorio restano disagi sociali enormi». Il terminal container di Cagliari, di cui nel frattempo il gruppo Grendi vorrebbe una parte di banchina per le sue attività, è molto grande e ha il suo punto di forza in fondali profondi. È esteso 400 mila metri quadri, con 1,600 metri lineari di banchina e 16 metri di fondale. Uno spazio che però avrebbe bisogno di nuovi investimenti, secondo il Comune di Cagliari «in particolare per rendere conforme il parco gru alle nuove dimensioni delle porta-container di ultima generazione». - credito immagine in alto.



Il sottosegretario è stato in città e a Termini Imerese

## Visita di Cancelleri in due porti

«Quello del capoluogo diverrà lo scalo per eccellenza della Sicilia»

Una visita al porto del capoluogo e anche allo scalo di Termini Imerese.

Sono state le tappe del tour del sottosegretario al ministero delle Infrastrutture Giancarlo Cancelleri, accompagnato dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pasqualino Monti. «La riqualificazione del porto palermitano - ha detto Cancelleri - è la punta di diamante dell' attività portata avanti dal presidente Pasqualino Monti. Qui sono stati investiti nel tempo oltre 500 milioni di euro per opere già concluse ed opere in via di realizzazione.

Verranno sviluppate attività commerciali che renderanno Palermo il porto per eccellenza della Sicilia, vogliamo portare nel capoluogo di regione oltre un milione e mezzo di passeggeri all' anno! Una importante novità, frutto dell' idea intelligente del presidente Monti, è quella di far diventare Palermo non solo un porto di attracco per le navi crociere ma anche di partenza. I passeggeri non resteranno così solo poche ore in città ma anche intere giornate». A Termini Imerese, invece, sono stati monitorati i lavori di riqualificazione già avviati. «Continuerò a monitorare sugli investimenti arrivati in questo territorio e che l' **Autorità di sistema portuale** sta effettuando ha aggiunto il sottosegretario - . Ne gli ultimi anni sono stati spesi circa 150 milioni per il rilancio del porto, e stiamo lavorando per stanziarne altri 70. Vogliamo restituire velocemente al territorio un porto riqualificato ed ampliato, non solo per un' economia legata al diporto ma anche commerciale e crocieristica.

Per far rinascere questo territorio è questa la strada». Cancelleri ha effettuato il sopralluogo accompagnato dal sindaco di Termini Imerese Maria Terranova e dal presidente dell' **autorità di sistema portuale** Pasqualino Monti. «D' intesa con il ministero, la Regione ed il Comune - ha concluso Cancelleri - realizzeremo un progetto entusiasmante che porterà un indotto rilevante in termini di lavoro e turismo» .



## Il Fatto Nisseno

Palermo, Termini Imerese

### Sicilia, Cancelleri: Porto di Palermo punta di diamante della riqualificazione sull'isola

Il Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Giancarlo Cancelleri, oggi in visita al Porto di Palermo accompagnato dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pasqualino Monti, ha dichiarato che 'La riqualificazione del Porto di Palermo è la punta di diamante dell'attività portata avanti dal Presidente Pasqualino Monti. Qui sono stati investiti nel tempo oltre 500 milioni di euro per opere già concluse ed opere in via di realizzazione.' Ha inoltre ricordato che 'Palermo sarà la prima Autorità di Sistema Portuale che godrà nel suo interno di un sito UNESCO, un bene di incredibile valore culturale'. Cancelleri conclude con importanti prospettive per la Sicilia occidentale 'Nel Porto verranno sviluppate attività commerciali che renderanno Palermo il porto per eccellenza della Sicilia, vogliamo portare nel capoluogo di regione oltre un milione e mezzo di passeggeri all'anno! Una importante novità, frutto dell'idea intelligente del Presidente Monti, è quella di far diventare Palermo non solo un porto di attracco per le navi crociere ma anche di partenza. I passeggeri non resteranno così solo poche ore in città ma anche intere giornate!'



## Il Fatto Nisseno

Palermo, Termini Imerese

### Termini Imerese, Cancelleri: un progetto ambizioso di riqualificazione

Redazione 2

Oggi il Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Giancarlo Cancelleri si è recato al Porto di Termini Imerese per monitorare i lavori di riqualificazione avviati. 'Siamo al secondo appuntamento di una visita che è volta innanzitutto a monitorare i lavori che sono stati effettuati e che sono in corso nel Porto di Termini Imerese. Continuerò a monitorare sugli investimenti arrivati in questo territorio e che l' Autorità di Sistema Portuale sta effettuando. Negli ultimi anni sono stati spesi circa 150 milioni per il rilancio del Porto, e stiamo lavorando per stanziarne altri 70. Vogliamo restituire velocemente al territorio un Porto riqualificato ed ampliato, non solo per un' economia legata al diporto ma anche commerciale e crocieristica! Per far rinascere questo territorio è questa la strada'. Queste le dichiarazioni di Cancelleri che ha effettuato il sopralluogo accompagnato dal Sindaco di Termini Imerese Maria Terranova e dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti**. 'D' intesa con il Ministero, la Regione ed il Comune realizzeremo un progetto entusiasmante che porterà un indotto rilevante in termini di lavoro e turismo' conclude Cancelleri. 'Determinante l' impegno del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti** che, con visione e prospettiva, porta avanti interventi significativi in tutti i porti della sicilia occidentale'.



**Palermo, il sottosegretario Cancelleri in visita al Porto: "Progetto da 1,5 milioni di passeggeri l' anno"**

Redazione NewSicilia

**PALERMO** - Il sottosegretario alle Infrastrutture Giancarlo Cancelleri ha concluso il suo tour in provincia di **Palermo**, visitando il **Porto** del capoluogo siciliano. In precedenza, l' esponente grillino si era recato allo scalo nautico di Termini Imerese. Presenti all' incontro il presidente dell' Autorità Portuale di **Palermo** Pasqualino Monti, nonché alcuni deputati regionali del Movimento 5 Stelle, tra cui Roberta Schillaci e Giampiero Trizzino. "L' Autorità di Sistema Portuale di **Palermo** sta lavorando bene per tutti i porti di questa autorità. Ci sono investimenti importanti da **Porto** Empedocle, a Termini Imerese e a Trapani. La riqualificazione del **porto** di **Palermo** è la punta di diamante. Oltre 500 milioni di euro investiti nel tempo, alcuni già realizzati altri da fare nel tempo. Questa sarà la prima autorità di sistema portuale ad avere un punto UNESCO all' interno. Un bene culturale di incredibile valore. Inoltre, attività commerciali e ludico-ricreative non solo per i palermitani ma anche per chi vorrà venire qui". "Ma soprattutto un' attività di crocierismo e di nautica da diporto che renderà **Palermo** il **porto** della Sicilia. Questa è l' idea per riuscire a portare 1,5 milioni di passeggeri l' anno. Inoltre c' è una novità, quella di fare diventare **Palermo** non più una città d' approdo serale , ma punto di partenza per le attività croceristiche, che permetterà di trattenere i turisti il più possibile. Ciò si incontra con i lavori dell' anello ferroviario e i lavori di riqualificazione di via Amari e di piazza Castelnuovo, che inviteranno i turisti a visitare il salotto di **Palermo** ", ha aggiunto Cancelleri. Un approfondimento poi riguarda il sistema ferroviario, sul quale Cancelleri conferma l' impegno relativo al garantire la continuità territoriale . "La Sicilia è molto presente nel piano di ripresa e resilienza , intanto con tantissime opere ferroviarie con riferimento ad esempio alla linea ad alta velocità Messina-Catania-**Palermo**. Si stanno facendo dei bypass importanti, come quello di Augusta, con i quali togliamo treni dalla città, e l' interconnessione con porti e aeroporti. Completiamo l' inter-modalità di Trapani, nel PNRR, mentre nel prossimo contratto di servizio metteremo quella di Comiso. E poi tutta una serie di opere che riguardano il trasporto rapido di massa, come tram e metropolitane di superficie. Fatemi citare quella **Porto** Empedocle - Agrigento, che verrà inserita nel PNRRR" , ha dichiarato. Sul Ponte sullo Stretto , invece, Cancelleri glissa le polemiche: "C' è una commissione che sta lavorando. Diamogli il tempo, capiremo quel che è più giusto da fare. Stiamo affrontando questo aspetto senza pregiudizi, ma davvero con tecnica e buon senso . Verrà fuori il risultato migliore" . Pietro Minardi.



L' iniziativa

## Vaccini nelle aziende, via libera 117 già pronte a partire si comincerà al porto e a Carini

Firmato l' accordo tra Regione e imprenditori Saranno immunizzati dipendenti e familiari

Si vaccinerà anche al porto di Palermo. E la " Casa del portuale" diventerà hub. Il sì ufficiale ai vaccini nelle aziende siciliane per i dipendenti e le loro famiglie è arrivato ieri pomeriggio con la firma dell' accordo tra Regione, Confindustria e Confapi. Il governatore Nello Musumeci parla di « oltre 1.500 aziende che verranno coinvolte nel piano di vaccinazione sperimentale che attueremo in base all' accordo appena sottoscritto ». Un mese fa, nell' ambito di una ricognizione dei siti avviata da Confindustria a livello nazionale, 117 aziende siciliane avevano dato immediata disponibilità e consentito di mappare 292 locali in cui vaccinare dipendenti e famiglie.

Alcune imprese hanno infatti più sedi. Tra quelle pronte a partire subito ci sono Portitalia e Osp, le due aziende palermitane guidate dall' imprenditore Giuseppe Todaro che hanno sede all' interno del porto, oltre a Sudgel che fa capo sempre a Todaro ma si trova a Carini, e ad Ac contract, una delle aziende del presidente di Confindustria Sicilia Alessandro Albanese, un grande stabilimento con sede a Termini Imerese.

L' accordo arriva subito dopo il protocollo nazionale per i vaccini in azienda, firmato al termine di un confronto durato oltre sette ore, martedì notte, tra sindacati e imprese, con l' avallo dei ministri del Lavoro Andrea Orlando e della Salute Roberto Speranza e il supporto dell' Inail. Si dovrebbe partire a maggio, secondo il piano nazionale, e in questo caso si prescinderebbe dalle fasce d' età.

« Le aziende più grandi potranno fare da hub nelle maggiori zone industriali, fornendo supporto alle più piccole - dice Albanese - Possiamo mettere a disposizione anche medici e paramedici che fanno parte del nostro circuito di cliniche private e Rsa. Questa iniziativa è centrale per fare ripartire il Paese».

Le somministrazioni dovranno essere eseguite da medici addestrati, con adeguati kit di pronto soccorso per eventuali reazioni allergiche. E chi ha il medico aziendale ha deciso di metterlo a disposizione. Capofila dell' hub al porto di Palermo è l' **Autorità portuale**, presieduta da Pasqualino Monti, che si assume quindi un onere economico mettendo a disposizione il personale sanitario e la logistica. «Per le aziende che mi competono - dice Giuseppe Todaro - si tratta di 500 dipendenti, contando anche le famiglie si arriva a circa duemila persone: abbiamo messo a disposizione un' area di oltre 500 metri e altre due stanze all' interno di Portitalia. In queste ore stiamo anche discutendo con l' **Autorità portuale** per provare a coinvolgere tutte le altre imprese che ci sono all' interno del porto, una ventina in tutto, e per l' individuazione di un' altra area in cui vaccinare che faccia da hub anche per le imprese più piccole. Pensiamo all' area della stazione delle crociere, al momento poco utilizzata».

Ma come ci si organizzerà? « Abbiamo già una nostra app aziendale con la quale organizziamo le riunioni: attraverso l' app invieremo ai dipendenti un messaggio con ora e data in cui presentarsi. Siamo comunque pronti ad aprire l' hub vaccinale anche alla cittadinanza, se ce lo consentiranno».

Tutti i luoghi individuati dovranno avere spazi idonei che consentano accessi scaglionati e aree di permanenza post-vaccinazione. Tra quelle già mappate rientrano 117 imprese, di cui 77 di Sicindustria: si tratta di 107 spazi interni e 10 esterni. Cinquantuno spazi sono superiori a 100 metri quadrati, 24 hanno tra 50 e 100 metri quadrati. Trentasette



imprese mettono a disposizione un proprio medico, 17 hanno anche la garanzia di un presidio sanitario continuo all'interno.

- g. lo po.



# La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

---

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Infrastrutture. Più investimenti, ma con un nuovo piano integrato

*Per i manager le priorità sono quelle digitali (71%), seguono i sistemi integrati di mobilità metropolitana (50%), l'alta velocità ferroviaria (43%) e le sanitarie (41%)*

L'emergenza pandemica ha evidenziato ulteriormente l'importanza di avere infrastrutture efficienti. È quanto emerge anche dalla nuova indagine EY-Swg che ha coinvolto 400 manager e dirigenti italiani, sul settore infrastrutturale, con un focus sul Recovery Plan, mobilità sostenibile e smart city. L'indagine, presentata durante il summit, ha messo in evidenza come i manager italiani riconoscano alle infrastrutture un ruolo strategico per il futuro del Paese: il 97% è infatti convinto che gli investimenti in questo settore a favore della mobilità siano essenziali per lo sviluppo economico e la competitività nazionale. Servono più investimenti, dunque, ma è fondamentale che questi siano indirizzati sulla base di un nuovo piano integrato per rinnovare la rete infrastrutturale capace di esprimere una visione di insieme delle priorità del Paese (95%). Per quanto riguarda le tipologie di infrastrutture, secondo i manager intervistati, dovremmo puntare come priorità su quelle digitali (71%) e sui sistemi integrati di mobilità metropolitana (50%), seguiti dall'alta velocità ferroviaria (43%) e le infrastrutture sanitarie (41%). «Si dobbiamo metterci mano al Codice degli appalti, ma attenzione perché sospendere o eliminare il Codice degli appalti - lo ha detto anche il presidente dell'Associazione nazionale dei costruttori - vuol dire eliminare tutti i punti di riferimento, sia per le imprese che per il settore pubblico. L'effetto potrebbe essere di bloccare tutto e non di accelerare. La complessità non aiuta, noi stiamo ragionando per far partire il Pnrr, dopodiché bisogna mettere mano al complesso del Codice e non solo». Lo ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, Enrico Giovannini, in occasione del convegno sulle infrastrutture di EY. Il Recovery Plan, infatti, viene considerato da ben sette manager su dieci come un'occasione unica per dare un impulso alla crescita economica italiana, con priorità di destinazione dei fondi alla digitalizzazione della Pubblica amministrazione (53%) e all'istruzione (49%), seguite dalle grandi opere infrastrutturali (46%). A proposito dei fondi europei, però, il 55% degli intervistati dello studio EY-Swg sostiene che ne sapremo utilizzare la maggior parte, evidenziando un generale ottimismo. Tuttavia, restano dubbi diffusi sulla nostra capacità di servirci al meglio delle risorse europee. Soltanto il 27% crede che investiremo la totalità dei fondi destinati all'Italia, mentre il 18% afferma che ne impiegheremo meno della metà. Una delle motivazioni di questo scetticismo è dovuto ai processi burocratici del nostro Paese, considerati troppo lunghi e complessi. Per questo tra i benefici del Recovery Fund, secondo il 64% dei manager, ci sarà la semplificazione del sistema burocratico e l'accelerazione delle procedure amministrative. Secondo il sindaco di Milano, Giuseppe Sala, i soldi del Recovery Fund vanno dati alle città e alle istituzioni locali che hanno già progetti pronti, nel cassetto: «Il punto è che oggi in Italia si investono cinque miliardi l'anno, ce ne sono 200: quei soldi vanno consegnati alle istituzioni locali, non c'è altra via. Il punto è avere più progetti che non sono un libro dei sogni, ma già in fase di progettazione definitiva. Queste risorse vanno dati ai campanili virtuosi che abbiano progetti pronti, veri e concreti e che siano buone stazioni appaltanti. Punto. Tutto il resto sono chiacchiere. Io sono radicale, altrimenti perdiamo i fondi. Io sono preoccupato». Il Recovery Plan è indubbiamente un importante contributo economico per permettere la crescita del Paese, ma non può e non deve essere l'unico, motivo per cui è fondamentale aumentare l'attrattività delle infrastrutture italiane a livello nazionale ma anche internazionale. Secondo il 78% degli intervistati, i



fondi europei potranno rappresentare un volano per ulteriori investimenti privati. L' ammodernamento del sistema infrastrutturale italiano, però, passa soprattutto per l' adozione



di innovativi modelli collaborativi capaci di instaurare una sinergia virtuosa tra le istituzioni e le imprese. Secondo l' 83% dei dirigenti italiani per progettare le nuove opere strategiche sarà infatti necessario ripensare ai sistemi di finanziamento aprendo al settore privato e a contratti di appalto che prevedano anche la gestione dell' infrastruttura. Per l' ad di Autostrade per l' Italia, Roberto Tomasi, «s ei mesi sarebbe un tempo sufficiente per affidare una gara pubblica. Oggi più di 500 giorni è il tempo medio per affidare una gara pubblica, che sono circa due anni, e sono del tutto inaccettabili». «L' ammodernamento delle infrastrutture è importantissimo - ha annunciato l' ad -. Investiremo in nuove opere e manutenzione, 21 miliardi di euro nei prossimi anni, due miliardi l' anno, però non bastano le risorse: senza competenze non si può mettere a terra questa mole di investimenti e manutenzioni» e ha ricordato le migliaia di assunzioni che il gruppo prevede di effettuare nei prossimi anni. Tomasi non ha voluto commentare invece le vicende che riguardano il controllo di Aspi. Al centro degli investimenti europei ci sono soprattutto le infrastrutture per la mobilità che, a opinione dei manager, dovrebbero privilegiare la sostenibilità ambientale (secondo il 53%) e migliorare il collegamento centro-periferie (45%). L' attenzione all' ambiente è un tema importante in quanto, secondo i rispondenti della survey, non riguarda soltanto le infrastrutture di mobilità: il 75% pensa sia necessario considerare l' impatto di tutte le grandi infrastrutture sin dalla sua progettazione, considerando la possibilità che un giorno vengano rimosse completamente. Ulteriore punto di cui è stata sottolineata l' importanza è la costruzione di sistemi intelligenti capaci di dialogare con i mezzi di trasporto e con gli utenti finali, ma soprattutto in grado di monitorare costantemente lo stato di salute dell' infrastruttura per agevolare gli interventi di manutenzione. Innovazione, ma anche una visione sistemica sono i capisaldi della mobilità del futuro. Quest' ultima, però, ancora oggi poco presente, come evidenzia il dato di solo 12% di intervistati che cita i porti tra le infrastrutture su cui bisognerebbe investire, visto anche il ruolo strategico che ricoprono nell' interscambio commerciale. Tra gli intervistati una particolare attenzione viene dedicata al tema della rigenerazione urbana e ai nuovi modelli dell' abitare. Il 59% pensa sia fondamentale migliorare le infrastrutture fisiche per i trasporti e il 41% afferma sia dirimente recuperare spazi abbandonati come ex fabbriche e caserme. Un grande intervento nelle città che, a detta dei manager italiani, deve essere portato avanti da enti pubblici in grado di coinvolgere il più possibile le realtà private. L' 85% crede infatti che il finanziamento delle opere dovrebbe essere gestito da istituzioni e imprese in stretta connessione e il 67% vuole applicare la stessa collaborazione anche alla riprogettazione degli spazi. Per i porti italiani, infine, «il 2021 è iniziato con segnali estremamente positivi. Dopo un mese di gennaio incerto, febbraio e marzo hanno confermato un trend positivo di crescita e credo che torneremo ai volumi del 2019, Covid permettendo». Lo ha detto il presidente di **Assoport**, Daniele Rossi. « Il fattore di rischio per il consolidamento dei numeri è cosa succederà nei prossimi mesi» sul fronte dell' emergenza sanitaria e del piano vaccini, aggiunge Rossi. Interpellato sui fondi del Next Generation Eu, le priorità per i porti italiani riguardano «le infrastrutture di ultimo miglio, per creare un vero sistema intermodale, con investimenti soprattutto nel ferroviario. L' altra grande opportunità è quella della semplificazione normativa». «L' Italia si trova di fronte a un' occasione senza precedenti. Le risorse del Recovery Plan e l' ampio consenso politico sulla necessità di trasformare il Paese fanno sì che oggi ci siano le condizioni ideali per rendere l' Italia ancora più attrattiva. Secondo l' indagine EY-Swg il Recovery Plan è infatti un' occasione fondamentale di rilancio per il Paese per il 71% degli intervistati, e le infrastrutture sono un tassello chiave per questa strategia e possono agire da moltiplicatore di investimento. Tutto questo passa da una riforma della Pubblica amministrazione che permetta alle aziende di operare in tempi rapidi, instaurando così un clima di fiducia e proficua collaborazione tra operatori economici ed istituzioni pubbliche», ha concluso Massimo Antonelli , Regional Partner dell' area Mediterranea e ceo per l' Italia di EY. © Riproduzione riservata COMMENTA E CONDIVIDI.



### I TRASPORTI NELL' ERA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Redazione

Venerdì 9 aprile 2021 dalle 16.00 alle 18.00 la Digital Round Table sulla sostenibilità ambientale. Un momento di confronto tra tutti i protagonisti di questo mondo e la partecipazione di Enrico Giovannini, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili <https://eventi.ilsole24ore.com/radio24/digital-round-table-trasporti/> La logistica delle merci sono da sempre un elemento chiave per lo sviluppo economico di un paese. Ma qual è il loro futuro in Italia? Dalla ferrovia al mare, passando per le infrastrutture e l'intermodalità, la parola chiave per l'evoluzione dei trasporti è sostenibilità: ambientale ma anche economica e sociale. Una evoluzione che sarà coniugata sia attraverso il Piano per la Transizione Ecologica sia attraverso il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. La Tavola Rotonda con la partecipazione di Enrico Giovannini, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sarà un momento di confronto tra tutti i protagonisti di questo mondo: dalla ferrovia con Luigi Legnani, presidente Fercargo, al mare con Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, passando per il trasporto stradale con Enrico Finocchi, presidente Albo degli Autotrasportatori e con Marco Lazzoni, managing director MAN Truck & Bus Italia; il cargo aereo con Alessandro Albertini, presidente ANAMA, la mobilità elettrica con Alberto Viano amministratore delegato LeasePlan, le infrastrutture intelligenti e il comparto della ricerca con Ennio Cascetta, presidente Cluster Trasporti e con la partecipazione di Pasquale Russo, segretario generale Confrtrasporto, per analizzare lo stato dell' arte della logistica delle merci in Italia e i possibili interventi per rendere sempre più efficiente un settore chiave per lo sviluppo e la crescita del Paese. La moderazione è a cura di Massimo De Donato, giornalista conduttore di Container e Strade e motori di Radio 24. Sarà possibile seguire gratuitamente la diretta dal pc, smartphone o tablet previa iscrizione su [www.radio24.it](http://www.radio24.it) nella sezione Iniziative Speciali ( <https://eventi.ilsole24ore.com/radio24/digital-round-table-trasporti/> ) tutte le informazioni sull' evento. Sarà anche possibile porre delle domande ai relatori durante la diretta tramite il portale interattivo. L' evento è organizzato in collaborazione con: MAN Truck & Bus Italia, LeasePlan e Alpega e con il partner Tecnico: 24ORE Eventi. Programma Con la partecipazione di Enrico Giovannini, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Mare Daniele Rossi, presidente di **Assoporti** Gomma Enrico Finocchi, presidente Albo degli Autotrasportatori Costruttori Marco Lazzoni, managing director MAN Truck & Bus Italia Ferrovie Luigi Legnani, presidente Fercargo Intermodalità Pasquale Russo, segretario generale Confrtrasporto Aereo Alessandro Albertini, presidente ANAMA Mobilità elettrica Alberto Viano amministratore delegato LeasePlan ITS e Ricerca Ennio Cascetta, presidente Cluster Trasporti Modera Massimo De Donato, giornalista conduttore di Container e Strade e motori su Radio 24 [www.radio24.it](http://www.radio24.it) sezione Iniziative speciali Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=82538>.



**Digital Round Table su «I trasporti nell' era della transizione ecologica»**

Luca Salvioi

La logistica delle merci sono da sempre un elemento chiave per lo sviluppo economico di un paese. Ma qual è il loro futuro in Italia? Dalla ferrovia al mare, passando per le infrastrutture e l'intermodalità, la parola chiave per l'evoluzione dei trasporti è sostenibilità: ambientale ma anche economica e sociale. Una evoluzione che sarà coniugata sia attraverso il Piano per la Transizione Ecologica sia attraverso il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. La Tavola Rotonda con la partecipazione di Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili sarà un momento di confronto tra tutti i protagonisti di questo mondo: dalla ferrovia con Luigi Legnani, presidente Fercargo, al mare con Daniele Rossi, presidente di Assoport, passando per il trasporto stradale con Enrico Finocchi, presidente Albo degli Autotrasportatori e con Marco Lazzoni, managing director MAN Truck & Bus Italia; il cargo aereo con Alessandro Albertini, presidente ANAMA, la mobilità elettrica con Alberto Viano amministratore delegato LeasePlan, le infrastrutture intelligenti e il comparto della ricerca con Ennio Cascetta, presidente Cluster Trasporti e con la partecipazione di Pasquale



Russo, segretario generale Conftrasporto, per analizzare lo stato dell'arte della logistica delle merci in Italia e i possibili interventi per rendere sempre più efficiente un settore chiave per lo sviluppo e la crescita del Paese. La moderazione è a cura di Massimo De Donato, giornalista conduttore di Container e Strade e motori di Radio 24. Sarà possibile seguire gratuitamente la diretta dal pc, smartphone o tablet previa iscrizione su [www.radio24.it](http://www.radio24.it) nella sezione Iniziative Speciali tutte le informazioni sull'evento. Sarà anche possibile porre delle domande ai relatori durante la diretta tramite il portale interattivo. L'evento è organizzato in collaborazione con: MAN Truck & Bus Italia, LeasePlan e Alpega e con il partner Tecnico: 24ORE Eventi. Con la partecipazione di: Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile; Mare: Daniele Rossi, presidente di Assoport; Gomma: Enrico Finocchi, presidente Albo degli Autotrasportatori; Costruttori: Marco Lazzoni; Ferrovie: Luigi Legnani, presidente Fercargo; Intermodalità: Pasquale Russo, segretario generale Conftrasporto; Aereo: Alessandro Albertini, presidente ANAMA; Mobilità elettrica: Alberto Viano, amministratore delegato LeasePlan; ITS e Ricerca: Ennio Cascetta, presidente Cluster Trasporti; Modera: Massimo De Donato, giornalista conduttore di Container e Strade e motori su Radio 24.

### Digital Round Table di Radio 24: I TRASPORTI NELL'ERA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Venerdì 9 aprile 2021 dalle 16.00 alle 18.00 la Digital Round Table sulla sostenibilità ambientale I TRASPORTI NELL'ERA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA. Un momento di confronto tra tutti i protagonisti di questo mondo e la partecipazione di Enrico Giovannini, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La logistica delle merci sono da sempre un elemento chiave per lo sviluppo economico di un paese. Ma qual è il loro futuro in Italia? Dalla ferrovia al mare, passando per le infrastrutture e l'intermodalità, la parola chiave per l'evoluzione dei trasporti è sostenibilità: ambientale ma anche economica e sociale. Una evoluzione che sarà coniugata sia attraverso il Piano per la Transizione Ecologica sia attraverso il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. La Tavola Rotonda con la partecipazione di Enrico Giovannini, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sarà un momento di confronto tra tutti i protagonisti di questo mondo: dalla ferrovia con Luigi Legnani, presidente Fercargo, al mare con Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, passando per il trasporto stradale con Enrico Finocchi, presidente Albo degli Autotrasportatori e con Marco Lazzoni, managing director MAN Truck & Bus Italia; il cargo aereo con Alessandro Albertini, presidente ANAMA, la mobilità elettrica con Alberto Viano amministratore delegato LeasePlan, le infrastrutture intelligenti e il comparto della ricerca con Ennio Cascetta, presidente Cluster Trasporti e con la partecipazione di Pasquale Russo, segretario generale Confraspporto, per analizzare lo stato dell'arte della logistica delle merci in Italia e i possibili interventi per rendere sempre più efficiente un settore chiave per lo sviluppo e la crescita del Paese. La moderazione è a cura di Massimo De Donato, giornalista conduttore di Container e Strade e motori di Radio 24. Con la partecipazione di Enrico Giovannini, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Mare: Daniele Rossi, presidente di **Assoporti** Gomma: Enrico Finocchi, presidente Albo degli Autotrasportatori Costruttori: Marco Lazzoni, managing director MAN Truck & Bus Italia Ferrovie: Luigi Legnani, presidente Fercargo Intermodalità: Pasquale Russo, segretario generale Confraspporto Aereo: Alessandro Albertini, presidente ANAMA Mobilità elettrica: Alberto Viano amministratore delegato LeasePlan ITS e Ricerca: Ennio Cascetta, presidente Cluster Trasporti L'evento è organizzato in collaborazione con: MAN Truck & Bus Italia, LeasePlan e Alpega, partner Tecnico: 24ORE Eventi.



## Logistica

### Focus

## Digital Round Table Radio24: i trasporti nell'era della transizione ecologica

*Venerdì 9 aprile 2021 dalle 16.00 alle 18.00 un momento di confronto tra tutti i protagonisti di questo mondo con la partecipazione di Enrico Giovannini, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

La logistica delle merci sono da sempre un elemento chiave per lo sviluppo economico di un paese. Ma qual è il loro futuro in Italia? Dalla ferrovia al mare, passando per le infrastrutture e l'intermodalità, la parola chiave per l'evoluzione dei trasporti è sostenibilità: ambientale ma anche economica e sociale. Una evoluzione che sarà coniugata sia attraverso il Piano per la Transizione Ecologica sia attraverso il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. La Tavola Rotonda con la partecipazione di Enrico Giovannini, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sarà un momento di confronto tra tutti i protagonisti di questo mondo: dalla ferrovia con Luigi Legnani, presidente Fercargo, al mare con Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, passando per il trasporto stradale con Enrico Finocchi, presidente Albo degli Autotrasportatori e con Marco Lazzoni, managing director MAN Truck & Bus Italia; il cargo aereo con Alessandro Albertini, presidente ANAMA, la mobilità elettrica con Alberto Viano amministratore delegato LeasePlan, le infrastrutture intelligenti e il comparto della ricerca con Ennio Cascetta, presidente Cluster Trasporti e con la partecipazione di Pasquale Russo, segretario generale Conftrasporto, per analizzare lo stato dell'arte della logistica delle merci in Italia e i possibili interventi per rendere sempre più efficiente un settore chiave per lo sviluppo e la crescita del Paese. La moderazione è a cura di Massimo De Donato, giornalista conduttore di Container e Strade e motori di Radio 24. Sarà possibile seguire gratuitamente la diretta dal pc, smartphone o tablet previa iscrizione su [www.radio24.it](http://www.radio24.it) nella sezione Iniziative Speciali tutte le informazioni sull'evento. Sarà anche possibile porre delle domande ai relatori durante la diretta tramite il portale interattivo. L'evento è organizzato in collaborazione con: MAN Truck & Bus Italia, LeasePlan e Alpega e con il partner Tecnico: 24ORE Eventi. Programma Con la partecipazione di Enrico Giovannini, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, Enrico Finocchi, presidente Albo degli Autotrasportatori, Marco Lazzoni, managing director MAN Truck & Bus Italia, Luigi Legnani, presidente Fercargo, Pasquale Russo, segretario generale Conftrasporto, Alessandro Albertini, presidente ANAMA, Alberto Viano amministratore delegato LeasePlan, Ennio Cascetta, presidente Cluster Trasporti, Massimo De Donato, giornalista conduttore di Container e Strade e motori su Radio 24 [www.radio24.it](http://www.radio24.it) sezione Iniziative speciali.



### Trasporti

## Norwegian Cruise Line, a bordo solo se vaccinati

Norwegian Cruise Line, una delle maggiori compagnie americane di crociera, ricomincia la navigazione in Europa facendo tappa ad Atene, Grecia. Dopo un anno di blocco delle navi a causa della pandemia da coronavirus, la compagnia è pronta ripartire dal prossimo 25 luglio con un protocollo molto rigido: a bordo saliranno soltanto passeggeri vaccinati e dopo il test anti Covid prima della partenza. «Il punto di svolta è stata la disponibilità del vaccino contro il Covid-19 che combinato con i nostri protocolli garantisce una ripresa in sicurezza», ha detto Harry Sommer, presidente e ceo di Norwegian Cruise Line. Intanto, l'agenzia federale americana Center for Disease Control and Prevention (CDC) non esclude il ritorno alla navigazione negli Usa a partire dalla prossima estate, dal momento che l'implementazione del piano vaccinale copre anche la fascia di età più interessata alle crociere. In Borsa il titolo ha festeggiato guadagnando l' 11%. (Ma.Mo.

)



CANTIERI NAVALI

**Fincantieri vede la ripresa del mercato crocieristico**

*Segnali positivi dagli Usa e dalle prenotazioni dopo lo tsunami del Covid Il gruppo ha previsto una crescita di oltre il 25% dei ricavi per il 2021*

Celestina Dominelli

roma La buona notizia per Fincantieri è che il settore delle crociere, pesantemente impattato dalla crisi pandemica, sta lentamente rialzando la testa. Il combinato disposto delle prime linee guida sulla ripartenza delle crociere dai porti Usa, appena pubblicate dal Centro statunitense per il controllo e la prevenzione delle malattie (Cdc), e dell'annuncio da parte del primo operatore del comparto, il colosso Carnival, di una ripresa delle prenotazioni per il 2022 su livelli migliori di quelli pre-Covid, ha ridato infatti slancio al settore e ha messo il turbo ieri a Wall Street ai titoli delle principali compagnie (da Royal Caribbean Cruises a Norwegian Cruise Line, alla stessa Carnival).

La ripresa della domanda, trainata dal riavvio di un mercato cruciale come quello americano, consente dunque a Fincantieri di guardare con fiducia al futuro dopo essere riuscita a fronteggiare lo tsunami provocato dal coronavirus senza la cancellazione di alcun ordine e mantenendo intatti i programmi produttivi. E ieri l'assemblea dei soci, celebrata a porte chiuse per via delle restrizioni imposte dalla pandemia, ha approvato il bilancio 2020 e autorizzato la proposta di buyback per un periodo di diciotto mesi e fino a un ammontare massimo pari alla quinta parte del capitale. Certificando così la chiusura del cerchio attorno a un anno complicato in cui però, come aveva sottolineato il ceo Giuseppe Bono a fine febbraio, a valle del cda che ha licenziato i risultati 2020, Fincantieri ha dimostrato «una notevole capacità di risposta riprogrammando le produzioni anche con la revisione dei processi organizzativi».

Una resilienza che ha consentito al gruppo di archiviare il 2020 con l'acquisizione di nuovi ordini per 4,5 miliardi di euro e con la conferma di un carico di lavoro complessivo per 116 navi, con consegne fino al 2029, e 35,7 miliardi di euro, pari a 6,1 volte i ricavi. «Di pari passo con i progressi attesi dal mondo scientifico in tema di cure e vaccinazioni, ci aspettiamo per l'anno in corso una crescita di oltre il 25%, garantita dall'elevato numero di ordini in portafoglio e un ritorno all'utile con il miglioramento della marginalità», aveva detto l'ad dopo il board.

Concetti che, con molta probabilità, il ceo di Fincantieri ha ribadito anche ieri nel corso dell'assemblea consapevole che la strategia messa in campo in piena emergenza sanitaria ha pagato, come ha pagato la scelta di ampliare le competenze puntando su nuovi business: dal promettente settore dell'edilizia ospedaliera con l'acquisizione di Inso, rilevata da Condotte e specializzata nella costruzione di ospedali "chiavi in mano", che mercoledì ha chiuso un contratto per il nuovo nosocomio Santa Chiara a Cisanello, alle infrastrutture dove, dopo aver completato con Webuild il nuovo Ponte San Giorgio a Genova, il gruppo ha stretto un'alleanza con Aspi Tech (oggi Movyon) e Ibm per il monitoraggio hi-tech della rete.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



molte le aziende penalizzate dalla scarsità di container

## La logistica pesa sui conti

*In difficoltà anche Natuzzi e Niuke. Per il futuro il blocco di Suez dovrebbe incidere sull' export con minore capacità di stiva e ritardi di un paio di settimane*

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Il blocco di Suez e più in generale il trasporto via mare di carichi via container stanno sempre più mettendo a dura prova le catene di fornitura delle aziende italiane, ma non solo.

Nella sua ultima trimestrale per esempio il noto produttore di divani Natuzzi ha descritto in modo dettagliato gli effetti delle criticità dei trasporti globali sulla propria attività: «le difficoltà dei nostri fornitori nel fornirci gli input di produzione richiesti e la disponibilità limitata di container hanno frenato la nostra capacità di aggiungere ulteriori consegne entro il quarto trimestre 2020».

Più in dettaglio Natuzzi spiega di avere riscontrato «limitate o volatili forniture di componenti, prodotti semi-lavorati e materie prime, così come prezzi crescenti». A questi problemi si sono aggiunti, specie per le rotte oltreoceano, quelli del trasporto marittimo, soprattutto la limitata disponibilità di container, portando a un aumento dei costi e a tempi di consegna allungati per i prodotti. A risentirne sono state le vendite di prodotti non brandizzati nel mercato americano, servito dalla produzione in Asia, più di altri penalizzato dalla crisi dei container vuoti e dalla scarsa disponibilità di materiali di lavorazione. Nel complesso, i costi operativi per il trasporto sono cresciuti nel trimestre di 0,8 milioni di dollari, per Natuzzi «soprattutto a causa della carenza di container». Pasquale Natuzzi, patron del gruppo, è apparso però ottimista circa l'immediato futuro: «nel 2021 le condizioni della catena logistica hanno iniziato a migliorare, con una graduale riduzione dei tempi di consegna. Oggi, tutti i nostri stabilimenti operano con cicli di produzione quasi standard, ma sono consapevole che squilibri collegati alla supply chain continueranno a influenzare fortemente l'attività aziendale».

Discorsi analoghi anche da altri gruppi, anche a livello internazionale. Il colosso delle calzature e dell'abbigliamento Nike, nel report del terzo trimestre del 2020 (terminato il 28 febbraio scorso) imputa alle difficoltà della catena logistica il calo del fatturato dell'11% riscontrato in Nord America. E sempre a causa di «carenza globale di container e congestione dei porti che hanno inciso sul flusso di inventario e sui tempi delle spedizioni per clienti all'ingrosso». Negli Usa la carenza di container e il congestionamento dei porti che si affacciano sulla costa occidentale ha incrementato di oltre tre settimane i transit time dei prodotti, generando «carenza di scorte disponibili, ritardi nelle spedizioni ai grossisti e ricavi sotto le aspettative».

Mentre di recente la situazione sembrava normalizzarsi, l'incaglio nel canale di Suez della nave Ever Given non ha certo migliorato competitività e affidabilità del trasporto marittimo di carichi containerizzati.

Secondo la società di ricerca danese Sea-Intelligence, l'impatto immediato sulla direttrice Mediterraneo-Asia sarà di un calo della capacità di export del 60% la prossima settimana, seguito da un altrettanto elevato picco poiché le navi in ritardo raggiungeranno i porti previsti. Dopodiché si assisterà a un effetto onda che porterà alla progressiva soluzione delle criticità. Sea-Intelligence invita gli esportatori europei a considerare il calo di capacità di stiva che



dovranno affrontare nel breve, e quindi pianificare le loro catene logistiche tenendo a mente che gran parte del carico dovrà probabilmente attendere una o due settimane prima di essere imbarcata su una nave diretta in Asia.

(riproduzione riservata)



## Infrastrutture del futuro, le priorità dei manager italiani: fibra 5G, mobilità urbana e AV. In coda i porti / Indagine EY-SWG

Milano Pensando all'Italia del futuro, su quali infrastrutture si dovrebbe investire maggiormente per favorire la crescita del Paese? È intorno questo interrogativo, di cruciale importanza per la ripartenza italiana, che istituzioni e key player si sono confrontati oggi in occasione del primo appuntamento dell'EY Summit sulle Infrastrutture 2021 Costruzioni e intermodalità. In apertura è intervenuto anche il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, a conferma della centralità che questa partita riveste per l'intero Paese. Secondo 400 manager italiani, coinvolti nella nuova indagine EY-SWG presentata in anteprima oggi, si dovrebbe puntare su infrastrutture digitali (71%) e sistemi integrati di mobilità metropolitana (50%), alta velocità ferroviaria (43%) e infrastrutture sanitarie (41%). I porti? Al momento, fa notare EY, sembrano non rientrare tra i capisaldi della mobilità del futuro come dimostra il dato desolante del 12%, nonostante il ruolo strategico che essi ricoprono nell'interscambio commerciale. L'indagine ha messo in evidenza però come i manager italiani riconoscano alle infrastrutture un ruolo strategico per il futuro del Paese: il 97% è infatti convinto che gli investimenti in questo settore a favore della mobilità siano essenziali per lo sviluppo economico e la competitività nazionale. Servono più investimenti, dunque, ma è fondamentale che questi siano indirizzati sulla base di un nuovo piano integrato per rinnovare la rete infrastrutturale capace di esprimere una visione di insieme delle priorità del Paese (95%). E ancora: il Recovery Plan viene considerato da ben 7 manager su 10 come un'occasione unica per dare un impulso alla crescita economica italiana, con priorità di destinazione dei fondi alla digitalizzazione della Pubblica Amministrazione (53%), istruzione (49%), grandi opere infrastrutturali (46%) e transizione energetica verso le fonti rinnovabili (40). Anche in questo caso intermodalità, porti e aeroporti (13%) si trovano a ridosso delle ultime posizioni. A proposito dei fondi europei, però, il 55% degli intervistati dello studio EY-SWG sostiene che ne sapremo utilizzare la maggior parte, evidenziando un generale ottimismo. Tuttavia, restano dubbi diffusi sulla nostra capacità di servirci al meglio delle risorse europee. Soltanto il 27% crede che investiremo la totalità dei fondi destinati all'Italia, mentre il 18% afferma che ne impiegheremo meno della metà. Una delle motivazioni di questo scetticismo è dovuto ai processi burocratici del nostro Paese, considerati troppo lunghi e complessi. Per questo tra i benefici del Recovery Fund, secondo il 64% dei manager, ci sarà la semplificazione del sistema burocratico e l'accelerazione delle procedure amministrative.



### Giovannini mantiene la promessa e convoca la seconda Conferenza delle AdSP con l'agenda dei lavori sino a luglio

Roma Convocherà ogni 15 giorni la Conferenza di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale (**AdSP**), aveva dichiarato il ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili Enrico Giovannini, presenziando il 18 marzo la sua prima Conferenza. Promessa mantenuta: il capo di Gabinetto Alberto Stancanelli ha infatti convocato per il 12 aprile alle ore 12 i presidenti delle **AdSP** per il secondo appuntamento, confermando di voler utilizzare la Conferenza, istituita ai sensi dell'articolo 11-ter della legge 84/94, in modo regolare e non una tantum come in passato dotandola di un regolamento per il suo funzionamento. Stancanelli ha inoltre ribadito ai presidenti nella lettera di convocazione che il ministero presenterà una road map per i prossimi tre mesi sulla quale incentrare l'approfondimento di tematiche di maggior rilievo. I punti all'ordine del giorno dell'assemblea sono: resoconto della riunione del 18 marzo; adozione del regolamento di funzionamento interno della Conferenza di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale; presentazione ed adozione dell'agenda dei lavori della Conferenza di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale portuale al 30 luglio 2021; esame documentazione presentata da **Assoport**; valutazione delle proposte di semplificazione in ambito portuale: istituzione del gruppo di lavoro sulla formazione e sul lavoro portuale.



### L'importanza della Tav dopo il blocco del Canale di Suez

Ne discutono Ambrogio, Giachino, Lo Bianco e Pompilio

Redazione

LIVORNO La Tav a dopo il blocco del Canale di Suez è ancora più importante è strategica. Di questo argomento discuteranno su Zoom venerdì 9 Aprile alle 15 Livio Ambrogio, amministratore delegato Ambrogio trasporti, Mino Giachino, Sitav-Silavoro, Mimmo Lo Bianco, segretario provinciale Cisl e Enzo Pompilio ad Interporto Orbassano. Il blocco del Canale di Suez, da dove passa quasi il 20% del traffico mondiale, ha dimostrato che senza il Corridoio mediterraneo collegato con la Linea ferroviaria diretta alla Cina, il blocco dei traffici spiazza i nostri porti e il ruolo logistico del nostro Paese. Pesano i ritardi nella realizzazione della Tav e pesa la sottovalutazione del ruolo strategico delle infrastrutture per la vita economica e sociale del nostro Paese.



### Kanal Istanbul, la Turchia accelera: "Eviterà incidenti come quello di Suez"

Ankara - I preparativi sono quasi completi per la partenza del progetto Kanal Istanbul, l' enorme canale ai margini della metropoli turca: lo ha annunciato il presidente Recep Tayyip Erdoan . La Turchia organizzerà presto una gara d' appalto e getterà le basi per questo in estate, ha aggiunto Erdoan. Presto inizierà quindi la costruzione del canale, che il presidente ha definito 'il progetto infrastrutturale più grande e strategico del paese'. "Il rapporto sulla valutazione dell' impatto ambientale (Via) del progetto è stato completato con il contributo di 56 istituzioni e organizzazioni, più di 200 scienziati, media e cittadini ", ha spiegato Erdoan. Kanal Istanbul fungerà da via navigabile internazionale che contribuirà ad aumentare potere logistico della Turchia 'svolgendo un' importante funzione nel commercio marittimo globale' secondo i piani del governo. Il canale collegherà il Mar Nero a nord di Istanbul al Mar di Marmara a sud, e sarà progettato come una rotta di navigazione globale alternativa; il costo stimato è di circa 9 miliardi di euro. Il governo di Ankara è sicuro che il canale 'faciliterà il traffico marittimo sullo stretto del Bosforo, uno dei passaggi marittimi più trafficati del mondo, e preverrà incidenti simili al recente incidente sul Canale di Suez in Egitto'. Sostenuto dal presidente Erdoan e rivelato nel 2011, Kanal Istanbul è uno dei megaprogetti più strategici della Turchia pensato per arginare il rischio crescente rappresentato dalle navi che trasportano merci pericolose attraverso il Bosforo, in particolare le petroliere. Il canale, lungo 45 chilometri, sarà costruito nel corridoio Küçükçekmece-Sazlıdere-Durusu di Istanbul , e vanterà una capacità di transito pari a 160 navi al giorno e dovrebbe generare un valore economico significativo riducendo i periodi di transito e i costi, oltre naturalmente all' introito garantito dal pedaggio.

