



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 20 aprile 2021**



Prime Pagine

20/04/2021	Corriere della Sera	7
<hr/>		
20/04/2021	Il Fatto Quotidiano	8
<hr/>		
20/04/2021	Il Foglio	9
<hr/>		
20/04/2021	Il Giornale	10
<hr/>		
20/04/2021	Il Giorno	11
<hr/>		
20/04/2021	Il Manifesto	12
<hr/>		
20/04/2021	Il Mattino	13
<hr/>		
20/04/2021	Il Messaggero	14
<hr/>		
20/04/2021	Il Resto del Carlino	15
<hr/>		
20/04/2021	Il Secolo XIX	16
<hr/>		
20/04/2021	Il Sole 24 Ore	17
<hr/>		
20/04/2021	Il Tempo	18
<hr/>		
20/04/2021	Italia Oggi	19
<hr/>		
20/04/2021	La Nazione	20
<hr/>		
20/04/2021	La Repubblica	21
<hr/>		
20/04/2021	La Stampa	22
<hr/>		
20/04/2021	MF	23
<hr/>		

Trieste

20/04/2021	Il Piccolo Pagina 23	24
<hr/>		
20/04/2021	Messaggero Veneto Pagina 15	25
<hr/>		
20/04/2021	Il Gazzettino (ed. Pordenone) Pagina 31	26
<hr/>		

Venezia

20/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	27
<hr/>			
Navi auto affondanti per bloccare la marea Presentato al Ministero il progetto Arca			

Savona, Vado

20/04/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19		28
<hr/>			
Violazione sicurezza, nave sequestrata nel porto di Savona			
19/04/2021	Ansa		29
<hr/>			
In porto a Savona sequestrata nave per violazioni sicurezza			
20/04/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 53	<i>GIÒ BARBERA</i>	30
<hr/>			
Grimaldi, nuova nave green collegherà Italia e Spagna			

Genova, Voltri

20/04/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 16		31
<hr/>			
Porti a lezione dal Nord la ricetta "green" per la ripartenza			
19/04/2021	Informazioni Marittime		33
<hr/>			
Next Generation, la ricetta Spediporto per il futuro di Genova			

La Spezia

20/04/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 38	<i>L.IV.</i>	35
<hr/>			
Nel terzo bacino le manovre simulate delle portacontainer			
19/04/2021	Citta della Spezia		36
<hr/>			
Manovre simulate per accogliere in sicurezza le portacontainer			
19/04/2021	FerPress		37
<hr/>			
La Spezia: inaugurato il nuovo parcheggio di Pagliari inserito nel progetto "Miglio Blu"			

Livorno

20/04/2021	Il Tirreno Pagina 18		39
<hr/>			
«Niente bagni e spogliatoi» Oggi sciopero alla Seatrag			
19/04/2021	Ansa	<i>Redazione ANSA</i>	40
<hr/>			
Idrogeno, l' Alleanza europea supera i 1.000 membri			
19/04/2021	Informatore Navale		41
<hr/>			
FEDEPILOTI - Darsena Europa, i Piloti del Porto: "il nostro contributo per un' opera più moderna e funzionale"			
19/04/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	43
<hr/>			
Contributo dei Piloti per la Darsena Europa			
19/04/2021	Ship Mag		45
<hr/>			
Livorno, Maggiani: Essenziale il contributo dei piloti del porto per la nuova Darsena Europa			
19/04/2021	Shipping Italy		47
<hr/>			
I piloti di Livorno annunciano l'arrivo delle portacontainer Megamax 24 con la Darsena Europa			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 9		48
<hr/>			
La proposta per Africano È il giorno del presidente			

20/04/2021	Il Resto del Carlino Pagina 19	49
	Il sindaco Mancinelli: «Porti, Marche colpite»	
20/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 44	50
	«Regione, che errore il veto su Giampieri»	
20/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 44	51
	«Authority, prima il progetto poi la scelta del manager»	
19/04/2021	Cronache Ancona	53
	Giampieri out dall' Ap, Mancinelli: "Grave errore il veto di Acquaroli"	
19/04/2021	Messaggero Marittimo	54
	Digitalizzazione nel porto di Ancona <i>Redazione</i>	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

20/04/2021	Il Messaggero (ed. Frosinone) Pagina 41	55
	Nave scarica 10 mila tonnellate di alluminio: è record per il porto	
20/04/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 5	56
	Recovery Plan, grido d'allarme del Pd	
19/04/2021	La Provincia di Civitavecchia	57
	Forum Pd porto: Civitavecchia non può essere fuori dai fondi del Recovery plan	
20/04/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 3	58
	Africano, sfuma la nomina alla presidenza di Ancona	
19/04/2021	CivOnline	59
	Adsp: niente presidenza ad Ancona per Africano che torna a Molo Vespucci	
19/04/2021	Il Nautilus	60
	IL SOTTOSEGRETARIO ANDREA COSTA A BORDO DI MSC GRANDIOSA <i>Redazione</i>	
19/04/2021	Latina Quotidiano	62
	Autorità Porti del Lazio: Con commissariamento danno enorme a Gaeta	
19/04/2021	Notizie	63
	Musolino: "Accordi coi Paesi UE in base alle campagne vaccinali per far ripartire le crociere"	
19/04/2021	Sea Reporter	65
	Il sottosegretario della salute Andrea Costa a bordo di MSC Grandiosa	

Napoli

19/04/2021	FanPage	66
	Porto Napoli, comitati in piazza contro il nuovo mega-impianto di gas: "Vogliamo mare e turismo" <i>Pierluigi Frattasi</i>	

Brindisi

20/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8	67
	Voli e crociere collegati via mare Presto il progetto presentato a Bari	
20/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	68
	Vertenza Sir, delegazione Pd al presidio degli operai	
19/04/2021	Brindisi Report	69
	Sir, nuovo presidio dei lavoratori: "Noi l' anello debole della decarbonizzazione"	
19/04/2021	Shipping Italy	70
	Siglato a Brindisi il disciplinare per lo sdoganamento di container, ro-ro e rinfuse	

Cagliari

19/04/2021	Ansa	71
	Porti: entro il 25 candidature Authority Sardegna e Sicilia	

20/04/2021	MF Pagina 2	72
<hr/>		
20/04/2021	La Nuova Sardegna Pagina 10	73
<hr/>		
20/04/2021	L'Unione Sarda Pagina 17	74
<hr/>		
19/04/2021	Sardinia Post	75
<hr/>		
Rinnovo del vertice all' autorità portuale: candidature da presentare entro il 25		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

20/04/2021	Gazzetta del Sud Pagina 27	76
<hr/>		
20/04/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 12	77
<hr/>		
19/04/2021	Informazioni Marittime	79
<hr/>		
Sogesid entra nella bonifica della Falcata di Messina		

Catania

20/04/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 10	80
<hr/>		
19/04/2021	Informare	81
<hr/>		
L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale applica sconti ai canoni di concessione		
19/04/2021	Nuovo Sud	82
<hr/>		
Trasporti, sostegno alle imprese e ai concessionari dei porti di Augusta e Catania		
19/04/2021	Ship Mag	83
<hr/>		
L'AdSP abbona 635 mila euro agli operatori dei porti di Catania e Augusta		
19/04/2021	Shipping Italy	84
<hr/>		
Dall'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ristori per 635mila euro a imprese portuali e concessionari		
19/04/2021	Siracusa Live	85
<hr/>		
Decreto rilancio, l' autorità di sistema portuale adotta misure per sostenere le imprese		

Augusta

20/04/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 17	86
<hr/>		
«Incomprensibile tagliare fuori il porto»		
20/04/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 15	87
<hr/>		
Deposito Gnl, ambientalisti chiedono il referendum		

Palermo, Termini Imerese

19/04/2021	(Sito) Adnkronos	89
<hr/>		
Infrastrutture, Pasqualino Monti tra nuovi commissari		
19/04/2021	Affari Italiani	90
<hr/>		
Infrastrutture, Pasqualino Monti tra nuovi commissari		
19/04/2021	FerPress	91
<hr/>		
Palermo: Chinnici (IV), bene nomina Monti a commissario per opere di rilancio cantieristica navale		

Focus

20/04/2021	Italia Oggi Pagina 11	<i>CARLO VALENTINI</i>	93
<hr/>			
20/04/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 19		95
<hr/>			
19/04/2021	Ansa		96
<hr/>			
19/04/2021	Informare		97
<hr/>			
19/04/2021	Informazioni Marittime		98
<hr/>			
19/04/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	99
<hr/>			
20/04/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	100
<hr/>			
19/04/2021	PrimoCanale.it		101
<hr/>			
19/04/2021	Ship Mag		102
<hr/>			
19/04/2021	Port News	<i>di Davide Magnolia</i>	103
<hr/>			
19/04/2021	Ship Mag		105
<hr/>			
19/04/2021	Shipping Italy		106
<hr/>			
19/04/2021	Shipping Italy		108
<hr/>			
19/04/2021	Notiziario Assoporti		109
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



La prima volta
Ingenuity, un drone
vola su Marte
di **Giovanni Caprara**
a pagina 27



Causa con Vivendi
Mediaset risarcita
con 1,7 milioni
di **Federico De Rosa**
a pagina 30



Sorpresa dagli Usa

L'AVVIO INATTESO DI BIDEN

di **Aldo Cazzullo**

Diciamo la verità: un po' tutti abbiamo guardato a Joe Biden come a un vecchio arnese. Un attento gaffeur, buono per battere un leader divisivo come Donald Trump, non certo per fondare una nuova stagione. Un personaggio di passaggio, un uomo di transizione: per otto anni all'ombra della star Obama, poi magari destinato nel 2024 a cedere il posto a Kamala Harris. Nonostante questo — o forse proprio per questo — Joe Biden ha avuto un avvio per certi versi folgorante. Ovviamente può essere discusso; non è detto che le cose che ha fatto siano tutte giuste; ma comunque impressiona la decisione con cui si è mosso.

L'attenzione del mondo si è concentrata sul grande piano di rilancio dell'economia, sia a sostegno delle famiglie povere o impoverite dal Covid, sia per la costruzione di nuove infrastrutture. Non si tratta di un cambio di rotta: già l'amministrazione repubblicana aveva messo mano alla borsa, anzi al bazooka; allo stesso modo, già George W. Bush aveva lanciato un imponente piano di spesa pubblica per uscire dalla crisi del 2008, poi potenziato da Barack Obama. Quando c'è da risalire la china, l'America non ha timore di fare debito. Tuttavia, Biden ha impresso un'accelerazione notevole all'intervento dello Stato nella ripresa. E non è tutto qui.

continua a pagina 28

La Uefa minaccia i 12 club ribelli: fuori dalla Champions. I calciatori: i sogni non si comprano

Superlega, l'Italia fa muro

Draghi: i campionati vanno salvati. Anche la Ue e Londra si oppongono

No dell'Italia alla Superlega. Governo e opposizione per una volta compatti. Ma i club scissionisti, tra i quali Inter, Milan e Juventus, non mollano. Draghi: salvare i campionati. Uefa e Fifa contro i ribelli: espulsione dalla Champions. Anche Ue e Londra si oppongono.

da pagina 2 a pagina 6

IL COMMENTO

Un errore, ripensateci

di **Daniele Dalleria**

Si metteranno d'accordo? Troveranno un'intesa? Questo è il calcio dei sultani, dei ricchi, dove le regole sono dettate dai soldi, fiumi di denaro che arrivano da lontano, da mesi e mesi di trattative, riunioni carbonare, voli privati che decollavano da Torino, Madrid, Londra.

continua a pagina 5

GIANNELLI

SUPERLEGA



VISTA DA UN INTERISTA

Sette ragioni (e mezza) per tifare contro

di **Beppe Severgnini**

a pagina 5

IL CEO DEL BAYERN MONACO

Rummenigge: danneggia tutti, noi stiamo fuori

di **Paolo Tomaselli**

a pagina 6

GERMANIA, I VERDI IN CAMPO

Annalena, l'ex ginnasta che punta al dopo Merkel



di **Paolo Valentino**

Per la prima volta nella loro storia i Verdi puntano alla guida della Germania. Lo faranno con Annalena Baerbock. «Oggi si apre un nuovo capitolo per noi e anche per il Paese», ha detto accettando la candidatura.

a pagina 20

L'indagine per stupro Pd e Italia viva: colpevolizza la vittima



Lo show di Grillo per il figlio: è innocente, arrestate me

di **Marco Imarisio e Mariolina Iossa**

Beppino Grillo rompe il silenzio e difende il figlio Ciro indagato per lo stupro di una studentessa. «Sono passati due anni, se dovete arrestarlo perché non ha fatto niente, allora arrestate anche me» urla in un video sui social. Pd e Italia viva: «Colpevolizza la ragazza». La famiglia della vittima: «Ridicolizzato il nostro dolore».

alle pagine 14 e 15 Pinna

LA PANDEMIA L'ESECUTIVO CONVOCA I GOVERNATORI

Le Regioni frenano sulle scuole aperte: i trasporti nel caos

di **Gianna Fregonara e Valentina Santarpia**

Un rebus irrisolto, il ritorno in classe «al 100%» degli studenti. Fissato per il 26 aprile, è ancora in salita. Le forti perplessità dei dirigenti scolastici e le critiche dei sindacati si sommano alle scelte, diverse tra loro, dei presidenti delle Regioni. Chiara la volontà di Draghi e dell'esecutivo, ma l'ultima tranche di studenti (1,5 milioni circa) che dovrebbe tornare a fare lezione in presenza, rischia di restare fuori dalle aule soprattutto per il caos trasporti. «I piani non sono ancora pronti», è il coro quasi univoco dei governatori, oggi convocati dall'esecutivo. E sulla questione si riunirà anche il Cts.

a pagina 10

L'INTERVISTA

Giorgia Meloni: togliere subito il coprifuoco

di **Paola Di Caro**



Togliere subito il coprifuoco, consentire all'Italia di ripartire, dice al Corriere Giorgia Meloni. E Salvini? «Lui è al governo e noi all'opposizione, ma è arrivata l'ora di parlarsi».

a pagina 17

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Ai pifferai della Superlega andrebbe ricordato che il calcio non è uno spettacolo, altrimenti chi ha pagato il biglietto si augurerebbe di farlo durare il più a lungo possibile. Invece, quando la tua squadra passa in vantaggio, vorresti solo che l'arbitro fischiasse immediatamente la fine. Il calcio non è neanche un servizio a domicilio come Amazon o Glovo. Per me resta la mano di mio padre che mi scorta dentro lo stadio a sette anni per una prova di iniziazione da cui si usciva marchiati per sempre. La clausura pandemica ha accelerato il passaggio da attori di un rito a spettatori passivi che si cibano di serie televisive e di «highlights» usa-e-getta da consumare in casa e sul telefono: come chi ascolta un assaggio di «E lucevan le stelle» e

Guardoni globali

pensa di conoscere tutta la Tosca. Loro, i pifferai, dicono che l'essere umano si sta trasformando in questa roba qui. Dicono che è il progresso e che nessuno può farci niente, tranne lucrarci sopra, se può. Riducendo tutto lo scibile del consumismo a pochi marchi globali e lasciando morire tutti gli altri: le aziende familiari, i cinema, i teatri, i negozi al dettaglio, le trattorie, le librerie, le migliaia di Atalanta di cui è fatto il tessuto sociale, economico e culturale della nostra Europa. Forse questo epilogo è inevitabile, come il destino di Ettore davanti ad Achille, ma non è un buon motivo per non indossare l'armatura e vendere cara la pelle. Forza Ettore, e forza Atalanta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il camorrista **Giugliano**, libero perché “dissociato”, scriveva sul “**Riformista**” lettere strazianti a Sansonetti contro il **41-bis**. Arrestato per tentato omicidio



Martedì 20 aprile 2021 - Anno 13 - n° 108
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

INCHIESTA, I VERBALI

Regeni, il teste: "Porto macchine per la tortura"



DI BISHGLIA E PACELLI
A PAG. 14

VERSO LE RIAPERTURE

Silvestri: "Lo stop cautelativo su AZ e J&J è sbagliato"

DI CALAPÀ A PAG. 3

LA DIFESA DEL FIGLIO

Grillo imbarazza il M5S: "Coglioni e non stupratori"

DI DE CAROLIS E GRASSO
A PAG. 8

LO SPORT È COSA LORO

È la Superlega dei club di calcio super-indebitati

DI VENEMIALE A PAG. 9

TIZIANO SU FRANCO

Battiato, l'amico geniale e la voce contro il padrone

DI TIZIANO FERRO

Innanzitutto, *La voce del padrone*. Chi sarebbe capace di marchiare un'opera discografica con un titolo così potente? I padroni e le voci: protagonisti della storia di un mondo immerso, ancora oggi, nel pantano della dialettica tra dovere e diritto. Tra voglia e paura. La voce contro il padrone. Era l'annuncio di qualcosa che scotta.
A PAG. 18 - 19



LA PETIZIONE Da oggi sul sito del Fatto e su Change.org

Firmiamo contro il vitalizio ai corrotti: "Il Senato ricorra"

La nostra campagna dopo la decisione della Commissione Contenziosa sul ricorso del condannato Formigoni e l'annullamento della delibera Grasso. Perciò: "Sentenza illegittima"

DI GIARELLI, PROIETTI E ROSELLI A PAG. 6-7



È tornata l'anima

DI MARCO TRAVAGLIO

Una grande richiesta, mentre cominciavamo a domandarci che fine avesse fatto, è tornata l'anima. Quella che il governo Conte-2 non aveva, sprovisto com'era anche di "visione". Ce lo ricordavano ogni giorno *Repubblica*, *Stampa* ed *Espresso*: non sapendo che altro imputare a un buon governo che se l'era cavata benino come apripista dell'Europa sulla pandemia, lo picconavano quotidianamente per spalancare la strada alla Superlega dei Migliori. Dài e dái, alla fine l'hanno ottenuta. Il governo che ha riportato al potere la Lega e B. Il governo che "accelera", in alta uniforme, sui vaccini (infatti ne fa la metà di Francia e Germania, mentre prima l'Italia le batteva entrambe). Il governo del "Draghi riapre l'Italia" (*La Stampa*), peraltro mai chiusa dal maggio 2002. Il governo che ci regala un bel condono fiscale. Quindi verrebbe da dire: l'avete cercata tanto, l'anima, e finalmente l'avete trovata. Solo che è quella di Salvini: ciucciàtevela e state sereni. Invece no, non sono ancora soddisfatti. Continuano a cercarla nei 5Stelle e in Conte, dopo averci raccontato per anni che i 5Stelle erano morti e aver celebrato tre mesi di esequie al putribondo Giuseppe.

Sull'istessa *Repubblica* che si è spesa allo spasimo prima per evitare che il Conte-2 nascesse ("Elezioni subito, ma c'è chi dice no", il titolo dopo la crisi del Papeete, agosto 2019) e poi per 15 mesi perché defungesse, Ezio Mauro si disperava per "i grillini senz'anima". Ma non erano morti? Che senso ha cercare l'anima se non c'è più il corpo? Niente. Mauro non si dà pace perché Conte, con i suoi celebri "deficit di democrazia e trasparenza" (vuoi mettere invece Draghi che si iscrive il *Recovery aumma aumma* con un paio di tecnici), ha detto che il M5S resterà "né di destra né di sinistra". E questa sarebbe "una scelta di disimpegno" e di "neutralità", come se non fosse uno splendido impegno e una scelta di campo tenersi a debita distanza dalla finta destra e dalla finta sinistra che hanno governato per 25 anni. Ora "Letta deve ridiscutere le motivazioni e le prospettive di un'intesa", almeno finché i "grillini" non presteranno solenne giuramento di sinistrismo. Uno potrebbe domandare: ma perché, Letta è di sinistra? Solo l'altra sera ha detto in tv tutto giulivo che "nel governo andiamo più d'accordo coi forzisti che con i nostri alleati". Del resto, quand'era premier, ci governava felicemente. Forza Italia è per caso diventata di sinistra? Bisogna abbracciare il Caimano (senza offesa), per avere un'anima e una visione? E, già che ci siamo: che "anima" c'è nell'allentare le restrizioni con 3-400 morti al giorno, in base a un "rischio calcolato" sulla loro pelle da Salvini? A parte l'anima de i mortacci nostri, si capisce.

SALVINI COL TRUCCO LA LEGA RIFONDE I DEBITI COL 2 PER MILLE

I 49 milioni pagati con soldi pubblici



IL GIOCO DELLE 2 CASSE
A VERSARE AI PM GENOVESI LA RATA DI 600MILA EURO ALL'ANNO È IL "VECCHIO" PARTITO, MA ALLE ULTIME ELEZIONI LE DUE LEGHE SI PRESENTAVANO INSIEME

DI VERGINE A PAG. 5

La cattiveria

Forse, per avere più consenso, era meglio chiamarla "Superlega Nord" e poi togliere la parola Nord
WWW.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Tanto rischiamo noi a pag. 2
- **Ranieri** Poveri italo-livvi abbandonati a pag. 17
- **Montanari** Draghi-Salvini-Bolsonaro a pag. 11
- **Scanzi** Barbara, in arte Fantozzi a pag. 11
- **Cacciari** Una Corte per la natura a pag. 11
- **Sabelli** W il SuperCiclismo a pag. 20

www.cirodimassimolaccisaglia.it

NOVITÀ EDITORIALE

Massimo Laccisaglia

CIRO

UN DIO SENZA MEMORIA SI INTERROGA SUL SENSO DELLA VITA

Leonida Edizioni
www.editrice-leonida.com





IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXVI NUMERO 92

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 20 APRILE 2021 - € 1,80

Papà Grillo, lo stupro presunto e le garanzie a senso unico per le vittime, che forse riparano torti storici ma mettono la giustizia in un vicolo cieco

Spero che Grillo capisca l'essenza del #MeToo, il potente movimento di cultura e coscienza, una specie di grillismo dell'onestà-tà trasportato nell'eros, che ha ficcato in una dimensione totalmente

DI GIULIANO FERRARA

antigiuridica la questione dei rapporti sessuali (o anche solo di galanteria spinta) tra uomo e donna, meglio, tra maschio e femmina (con estensioni anche al dominio delle relazioni omosessuali). Nel suo video reso pubblico ieri il comico genovese e fondatore del partito di maggioranza relativa alle ultime elezioni politiche, parlando da padre, si infuria perché, dice, se non hanno arrestato suo figlio e i suoi amici, se da due anni gli "stupratori seriali" sono a piede libero

mentre s'avanza una procedura di accertamento complicata, vuol dire che hanno pensato, gli inquirenti, che nella denuncia di violenza contro quei quattro diciannovenni in vacanza a Porto Cervo, con mamma che dorme in un'altra stanza nella villa di famiglia, era un quadro di strano

Si, dice Grillo, quei quattro "ceglioni" hanno fatto una scoperta ridanciana ma consensuale con due ragazze, una delle quali dopo un primo stupro (dicono gli investigatori) è uscita a comprare le sigarette per poi rientrare di ritorno, infine è andata a fare del kite-surf (questo lo dice Grillo), per poi rientrare da Palau a Milano, e otto giorni dopo accorgersi di essere stata violentata dal figlio di uno degli italiani più famosi e più ricchi e dai suoi tre amichetti dopo una nottata

in discoteca. Io credo a papà Grillo, la sua versione stronzca e maschilista, indolente e familista, mi sembra credibile, con quel video d'accusa, da lui stesso richiamati, in cui i ragazzotti in mutande agitano i loro piselli in una situazione di sesso ubriaco ma ridanciano fra giovani, i due, e gli altri due, e gli altri due

Quello che io credo non ha alcuna importanza, ovviamente. Ma non dovrebbe avere alcuna importanza nemmeno quello che credono in maggioranza gli opinionisti pensanti e neoprogredisti, nonché i gruppi del femminismo radicale e virtuale, che se ne fottono delle garanzie giuridiche, in questo tipo di indagini e processi, e passano subito alla cassa dell'ideologia per riscuotere il consenso dalla parte delle donne e delle vittime. Per lungo tempo le donne, in quanto prede

potenziali o effettive della violenza di maschi, sono state sottoposte alla gogna dello stupro come attentato contro la stirpe e non contro la persona, all'idea pacioccona di un naturale diritto predatore del maschio cacciare nei rapporti sessuali, a processi che si risolvono in un'uscita di scena, e val conati, e i dettagli costosi degli scabrosi, in un loro spuntamento e nella loro umiliazione. Hanno versato per decenni dolere e lacrime, hanno provato paura e costernazione, hanno perso la fiducia in sé stesse e una quantità di vite sono state sacrificate sull'altare del maschio. Perché? Perché un motore propulsore di una società bigotta e ingiusta.

Che tutto questo si possa e si debba renarescistica- mente rovesciare nel suo opposto simbolico è però intollerabile.

(segue nell'inserto IV)

La politica nel pallone

E Draghi si schiera contro le élite: a rischio il sistema

Il premier telefona a Grava e si espone: no al progetto benedetto da JP Morgan. Spunta pure Conte

L'Atalanta come simbolo

Roma. Mario Draghi è contrariato, e vuole capire. Si confronta al telefono con Gabriele Grava, capo della Fige. La notizia stravolge l'agenda parlati della politica italiana: niente vaccini, zero Recovery. Solo pallone (con inserti di Beppe Grillo, certo). Per un giorno, tutto viene dopo. C'è però, nelle stanze del governo, la consapevolezza che poco si potrà fare per convincere Juve, Inter e Milan a rinunciare alla Superlega. Fin dalla prima mattina, a Palazzo Chigi circolano ragionamenti di questo tipo: così rischia di scomiorire il mondo delle squadre di mezzo. E ancora: le grandi squadre vivono anche dei vitali delle squadre di mezzo e se i cinghiani indeboliscono le grandi, veddi i football americano che ad esempio vive dei giocatori delle squadre dei college. Sono riflessioni che si alzano in aria dalle parti del premier dove si ammette che c'è una linea delicata fra questo e un monopolio che ammazza il calcio. Poi Draghi si espone. È si schiera "con le autorità calcistiche italiane ed europee". (Continuata segue nell'inserto III)

L'exit dall'Uefa

Inedito in Europa: tutti, ma proprio tutti, anche i brexitteer, contro la Superlega

Bruxelles. La decisione di dodici squadre di fare la loro exit dall'Uefa per lanciare una Superlega ha provocato qualcosa di mai visto nella storia recente d'Europa: l'unione di tutto lo spettro politico nella difesa dell'establishment calcistico. Da Boris Johnson a Emmanuel Macron, da Nigel Farage alla Lega, dalla Lega europea, da Marine Le Pen a David Sassoli, da Viktor Orbán a Enrico Letta, ieri è stato un coro unanime contro l'avventura solitaria dei dodici. Gli artefici della Brexit? Hanno condannato i secessionisti e chiesto di consultare il resto della comunità. I difensori dell'ortodossia del trattato? Si sono dimenticati delle quattro libertà perché il calcio si fonda sui valori. I sostenitori del capitalismo? Si sono lanciati in requisitorie contro i pochi ricchi e potenti. Ma una decisione dell'Antitrust dell'Ue del 2017 sul patteggiamento rischia di impedire all'Uefa di mettere in opera la più grave minaccia contro i secessionisti: escludere i giocatori della Superlega da campionati Europei e Mondiali. (Corretta segue nell'inserto III)

Andrea's Version

Vorrei pure vedere che uno struzzo, ma struzzo, ma così struzzo come nella vita te ce capiano di rado, fosse anche struzzo al punto da non difendere il figlio perché il suo passato di garantista è stato di discutibile o perché lo sarà il suo futuro. Resta pur vero che c'è modo e modo. È il modo di Grillo quello. Però di garantisti dal passato cristallino i quali pretenderebbero il silenzio del padre nel nome delle passate colpe, o delle sue prossime, e probabili, se ne nota in giro già parecchi. È in questo modo che la coppa della caccia, o per lo meno quella in paio oggi, passa per qualche ora dall'orrendo Beppe ai troppi buoni.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

LANE FLIX DEL CALCIO NON DEVE FARE PAURA

Il calcio non è un bene comune. Perché si può osservare con ottimismo la nascita della Superlega

A volte le cose sono molto più semplici, molto più lineari e molto meno retoriche di come possono apparire. E in questo caso particolare la storia della Superlega, che promette di rivoluzionare il mondo del calcio creando un consorzio di venti partecipanti composto da quindici squadre fisse e da cinque squadre selezionate ogni anno in base ai risultati conseguiti nella stagione precedente, merita di essere presa di petto provando a rispondere in modo secco a una domanda semplice: ci sono valide ragioni per poter dire che la Superlega è un tentativo ai valori dello sport, è un colpo micidiale all'etica del pallone ed è un atto di guerra inaccettabile mosso da chi ha molto di più contro chi ha molto di meno? Nel rispondere a questa domanda, la politica italiana ha trovato un'unità persino più ampia rispetto a quella registrata in Parlamento attorno al governo Draghi. È contrario Enrico Letta ("l'idea di una Superlega per i più ricchi club europei di calcio? Sbagliato e decisamente inopportuno"). È contrario Matteo Salvini ("da sportivo e da italiano, dico che il denaro non è tutto e i milioni non sono sufficienti per azzerare i simboli, storia, merito, cuore e passione"). È contrario il M5S ("questa iniziativa - ha detto la capo delegazione al Parlamento europeo, Tiziana Beghin - si scontra con alcuni dei valori fondamentali che contraddistinguono l'attività sportiva come l'universalità, l'inclusione e la meritocrazia"). È contraria Giorgia Meloni ("la nuova Superlega è la deriva da tempo avviata alle nostre società applicata al mondo del calcio: svalutare la rappresentanza dal basso e imporre dall'alto l'istituzione di una oligarchia"). Così come in giro per l'Europa hanno manifestato contrarietà politici provenienti da culture diverse l'una dall'altra. È contrario, oltre a Mario Draghi, anche Emmanuel Macron, è contrario anche Boris Johnson ed è contrario anche Viktor Orbán, il quale forse ha trovato le parole giuste per uscire dal cerchio di questo che a livello politico e non solo

appare essere il vero spirito del tempo quando si parla di calcio: "Siamo convinti che la bellezza e la grandezza del più grande gioco del mondo risieda nel fatto che appartiene a tutti, che i ricchi non possono appropriarsene". L'idea del calcio come bene comune, o come bene intangibile che deve appartenere prima ancora che ai club ai tifosi, al popolo al paese, alle città, è un'idea romantica e per portare fuori strada risponde alla domanda iniziale: ci sono valide ragioni per poter dire che la Superlega è una boiata pazzesca? La risposta è no, non ci sono valide e solide ragioni per poterlo dire, se non quelle umane e comprensibili derivate dal romanticismo del pallone e dei bei tempi che furono, e per provare ad argomentare questa risposta bisogna provare a rispondere con un'altra domanda che grosso modo potrebbe essere questa. Ma un calcio che trova un modo per diventare un po' più ricco, mettendo un piede ulteriore in un mercato globale, accettando la sfida della globalizzazione, trovando un modo per generare nuovi ricavi e tentare una nuova strada per far quadrare i bilanci, può davvero essere un problema per i club meno ricchi? È possibile che la Superlega, inseguendo lo spettacolo globale e cercando di dare una nuova cittadinanza al tifoso globale, possa favorire i campionati nazionali. Ma è anche possi-



MARCA - L. MIBERELLE / MIBERELLE

bilità che, come ha scritto ieri il New York Times, la mossa delle quindici big europee possa "determinare la ristrutturazione più significativa del calcio europeo degli anni Cinquanta a oggi". Ma da vita a una serie di effetti a catena che sarebbe difficile definire apocalittici. L'effetto numero uno riguarda un tema che forse dovrebbe stare a cuore anche ai tifosi: la sostenibilità economica delle grandi squadre. Il calcio può essere qualcosa di simile a un bene comune nella misura in cui le squadre - biosano - riescono ad avere bilanci sostenibili. E non ci vuole molto, a capire che in un mercato come quello della serie A, e che dal 2016 al 2020 ha visto aumentare i debiti delle squadre di quasi 1.000 milioni di euro (altri 400 milioni di euro si sono visti nei malconci come quello della Juventus (meno 458 milioni di euro), dell'Inter (meno 630,1 milioni di euro) e del Milan (meno 151 milioni di euro)), avere per alcune squadre la possibilità di accedere a una torta di diritti tv che potrebbe valere circa il doppio (4 miliardi di euro) rispetto a ciò che vede oggi la Champions League significa poter dare stabilità in termini di ricavi alle squadre in questione e significare anche un altro mercato europeo più simile all'Europa League del basket che all'Nba destinato a portare benefici anche a chi non avrà accesso diretto alla torta. Benefici che il calcio non può non cogliere. (segue nell'inserto IV)

Come l'Eurolega

Il basket europeo lo ha già fatto vent'anni fa, e funziona. Con qualche differenza

Milano. Il basket ci è arrivato da più di vent'anni. Un po' come era già capitato con la rivolta in campo che tra i canestri assegnò il suo primo scudetto DI UMBERTO ZAPPELLI italiano con l'istant replay già nel 2005. Sempre più avanti questi signori. Il calcio insegue da anni il modello dell'Eurolega che è molto diverso da quello Nba. Tanto che Andrea Agnelli è stato segnalato diverse volte a Barcellona nel quartier generale dell'Eurolega. Vuole costruirsi un campionato europeo in cui le squadre migliori (che spesso sono anche le più ricche) siano sicure di partecipare. Vuole cancellare la meritocrazia, la qualificazione sul campo che è poi quella cosa che ha sui campioni europei lo stesso effetto delle bollicine nello spumante. Provate voi a cancellare il calcio, tra il calcio e il calcio che pare inaccettabile e rischierebbe di troncarsi sul nascere favole come quella del Leicester dell'Atalanta, alla fine potrebbe costruire il miglior campionato del mondo, migliore anche di quello Nba. (segue nell'inserto III)

Lo spettacolo del '900

Il calcio territoriale, sociale è già cambiato. Ma perché buttarlo per un futuro fatto di highlights?

Milano. Ad esempio qualche giorno fa è partita da Firenze, destinazione Dubai, una copia in 3D del David. Grande e grosso tanto quanto, però DI MAURIZIO CRIPPA forse anche più bello dell'originale e in grado di fatturare un sacco di euro in tournée. Anche più di quelli che attirerebbe a Firenze, città del resto atrofiata dal vecchismo, persino nel calcio: alla Viola tocca giocare, per dire, in uno stadio inadeguato di cent'anni fa. E dunque, perché non dovrebbe andare bene, essere più ricco e più bello da guardare, un clone in 3D del football come lo abbiamo conosciuto finora - almeno dal Dopoguerra - in ogni città e borgo, meglio se depresso e industriale, d'Europa? O come abbiamo immaginato che venisse giocato di lì a 100 anni, tra il Rio de la Plata e Rio de Janeiro? Quel calcio che i cinici chiamano romantico, e i romantici invece "pane e salame", è stato per intere generazioni e popoli di maschi la felicità imparata nei campi di periferia o di parrocchia. Il momento liberatorio di poter "pensare con i piedi". (segue nell'inserto III)

Fischietti scissionisti

Tranquilli, la Superlega avrà gli arbitri. Bravi e anche ben pagati. Il problema è un altro

Roma. Tra le varie minacce subito partite all'indirizzo dei dodici club ribelli c'è stata quella delle Federazioni nazionali: e gli arbitri dove li prendete? Perché è chiaro che, anche in epoca di Vair e di goal line technology, un arbitro (e i suoi assistenti) ci vuole. Fischietti sono membri tessarati delle singole Federazioni e non personal trainer da prenotare quando si vuole, il problema è se se viene loro negata la possibilità di dirigere le partite della Superlega, chi li farà? In realtà, la minaccia di lasciare le partite senza fischietti è un'arma spuntatissima: un arbitro sa bene che a 45 anni - poco più o poco meno, dipende da boccuciate e deroghe - la sua carriera è finita. Davanti alla prospettiva di un lauto compenso che lo possa sistemare per il resto dell'esistenza non fatterà che ad accettare. Succede già negli altri sport, dove - è il caso dell'Eurolega - arbitri pensionati in patria vengono contrattualizzati. Risultato: si divertono e guadagnano parecchio e pazienza per il "legame" sentimentale con la federazione d'origine. (Mazzuca segue nell'inserto III)

E il vaccino invitano?

Ora ReiThera parla con CureVac. Che fine ha fatto il progetto del vaccino sovranista?

Quanto pare, l'azienda farmaceutica ReiThera, quella che dovrebbe produrre un nuovo vaccino adenovirale e per questo ha ottenuto un finanziamento pubblico da Invitalia per un contratto di sviluppo da 81 milioni di euro, secondo quanto riporta il Financial Times è entrata attraverso il governo italiano in colloqui preliminari con la multinazionale svizzera Novartis per partecipare alla produzione del primo vaccino a Rna interamente europeo, quello della tedesca CureVac (di cui abbiamo parlato recentemente su queste pagine e con cui Novartis ha già firmato un accordo).

Niente di male. Anzi, quasi a produrre vaccini autorizzati o quasi, come quello in questione, era proprio quanto auspicavamo sul Foglio invece della scelta di imbarcarsi in nuove sperimentazioni (perché, naturalmente, se ne abbiano le capacità industriali). Tuttavia, è necessario a questo punto chiedersi a che punto sia l'altro vaccino - quello promosso in oltre 100 milioni di dosi, magnificato da esponenti di punta dell'Aifa e dello Spallanzani in conferenza stampa - e quello finanziato dal Cnr e dalla regione Lazio prima e da Invitalia poi con un investimento arbitrariamente deciso attraverso una procedura che ha visto attivarsi reti nazionali per accelerare le cose, come a suo tempo dichiarato dal direttore di Aifa, fino a che lo stato ha acquistato il 30 per cento del capitale di ReiThera. Inanzitutto, non si è ancora capito quali siano i dati della fase I. Dove sono i dati sbandierati in conferenza stampa, di cui si era promessa la pubblicazione il 4 gennaio? A testimonianza degli esponenti fatti, ci sono stati un settimana e mezzo di fugacissime intraviste in quella conferenza stampa, che sempre più appare solo come il trampolino di lancio per l'investimento fortissimamente voluto e poi realizzato senza nessuna ulteriore giustificazione. Quei dati, ricorderete, erano incompiuti e davano adito a qualche dubbio ai quali fu risposto che si tratterebbe di un dato un po' tempo attraverso una pubblicazione scientifica. Sono passati oltre tre mesi, e lavori su riviste peer-reviewed non si sono ancora materializzati. Da poco è comparso un preprint, la cui analisi discuteremo in altra sede. Ma vien da chiedersi come mai, visto che il lavoro era già stato sottoseguito, abbiamo solo un preprint, peraltro pubblicato non in anticipo rispetto all'annuncio sottomissione a rivista, ma dopo.

A parte i dati di fase I, è noto che a marzo è cominciato l'arruolamento per la fase 2 e le cose sono andate in questo senso bene, perché i volontari che si sono presentati sono stati molti di più di quelli richiesti. Ma cosa gli è stato raccontato? (segue nell'inserto IV)

Il doppio Vladimir

Tra bombe e avvelenamenti in Europa la finzione "Putin buono & Putin cattivo" finisce

Roma. A questo punto c'è da chiedersi se non è arrivato il momento di smettere di fare finta che esista due presidenti russi Vladimir Putin. Perché questo è l'espeditivo grazie al quale va avanti molto diplomazia internazionale, troppo imbarazzata per cercare altro. Finché ci sono i due Putin che esistono da Putin. Un Putin statista presentabile con il quale è necessario parlare di economia e di mercato e un Putin che ordina in sequenza operazioni molto aggressive contro l'occidente e contro i vicini - e però di questo secondo Putin "bad bank" si tende a parlare di meno, non è conveniente, è meglio non menzionare. Questa finzione è sempre meno possibile, l'Amministrazione Biden ci è arrivata per prima e cinque giorni fa ha smesso di giocare la sua anima. Poco dopo, è il messaggio da Washington, ma senza farsi illusioni - come se le era fatte George W. Bush, che disse di averlo guardato negli occhi e di avere visto la sua anima. Poco dopo che allora fosse così, ma il Putin di adesso non è il Putin di quindici anni fa. (Rastner segue a pagina tre)



VLADIMIR PUTIN

Andare fino in fondo

Perché Navalny è tornato a Mosca? Il calcolo estremo e drammatico di un dissidente che s'è fatto grande

Perché Alexei Navalny è tornato in Russia, pur sapendo che lo aspettavano l'arresto, il processo e la prigione? Se lo sono chiesto in tanti, già quel 17 gennaio in cui è stato arrestato appena ha messo piede nell'aeroporto di Mosca, con la moglie Yulia che lo abbracciava in lacrime davanti al gabbietto delle guardie di frontiera. Il capo dell'opposizione russa aveva annunciato la sua decisione di tornare in patria proprio per essere uscito dal coma, ancora ospite di Angela Merkel dopo il tentato avvelenamento dell'agosto scorso. Ricominciarsi al regime che l'aveva già voluto morto una volta poteva essere una scommessa azzardata, un calcolo paradosale - per esempio, dopo che i suoi assassini si erano fatti beccare con il Novichok in mano, Putin avrebbe proiettato Navalny come la pupilla dei suoi occhi - oppure una decisione di andare fino in fondo. Visto a distanza di quattro mesi, è stato un progetto di lucida e consapevole follia. Rimanere in Germania, al sicuro, libero di esprimersi, avrebbe comportato la trasformazione in uno dei tanti esuli russi che abitano tra Londra e Berlino, denunciando i crimini della dittatura su Twitter. (Zagona segue a pagina tre)

La violenza in autostrada non è mai simbolica

Uno dei ristoratori che ieri pomeriggio è stato bloccato per qualche ora all'vicino a In-cisa per chiedere le riapertura CONTRO MASTRO CLEGGIA c'era anche quello che a Roma si era presentato vestito da sciamano, la stupidità è transatlantica) è stato investito da un'auto. Niente di grave, ma l'automobilista, poi fermato, doveva essere bello in mezzo. Non un evidente motivo di ragione, e in ogni caso deve prevalere il senso della proporzione, non si tira sotto nessuno. Però incalzato, questo si può capire se il blocco in autostrada un vestito da sciamano. Ma in un paese sempre meno propenso al rispetto delle regole, i ristoratori sciamani sono gli ultimi arrivati, e i meno pericolosi, in autostrada. Prima ci sono i No Tav. Sabato, manifestazioni in Val di Susa. Una manifestazione è rimasta ferita. Ma è successo qualcosa di più grave. Alcuni No Tav, per bloccare l'autostrada, hanno fatto un cavo d'acciaio di traverso alla carreggiata. Roba da mozzare una testa. Quando qualcuno lo ha fatto notare, sui social, è partita l'indignata smentita dei pacifisti: quel cavo era solo simbolo di autorità erano avvisate e l'autostrada già bloccata. Ma questo non toglie, nemmeno un po', la violenza di quel cavo teso. Un simbolo di odio reale. La Lega sventolava un'apertura. Quando non imprecavano nessuno, ma la violenza ci fu. (Maurizio Crippa)



il Giornale



MARTEDÌ 20 APRILE 2021

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 93 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3445 | Giornale (ed. nazionale)

SFOGO CHOC

IL SUICIDIO DI GRILLO

Difende il figlio accusato di stupro, critica i pm, insulta la ragazza violentata e fa indignare tutta la politica. Disgustati perfino i 5 stelle

Un video folle per difendere il figlio Ciro dalle accuse di stupro, per accusare i pm che indagano e infangare la ragazza che lo ha denunciato. Così Beppe Grillo, nel suo sfogo di padre, è andato oltre la decenza, imbarazzando perfino i 5 Stelle.

servizi da pagina 2 a pagina 4

BEPPE RIPAGATO CON LA SUA MONETA

di **Alessandro Sallusti**

Beppo Grillo ha sbroccato, non accetta che suo figlio vada a processo per stupro e posta sui suoi social un'intemperate contro la magistratura e il mondo intero, il quale non capirebbe che il ragazzo è stato sì un cretino a organizzare un'orgia, ma non è un delinquente. Come padre lo capisco, difendere il proprio figlio a prescindere dai fatti è cosa naturale, per certi versi un dovere. Ma Grillo va oltre, urla che un sospetto, un'ipotesi accusatoria, non c'entra con la verità e lascia intendere un complotto ordito dalla magistratura per screditare la sua famiglia e colpire lui. «Arrestate me», dice al culmine della rabbia, non accettando quindi che suo figlio si difenda «nel processo» ma che quel processo lo eviti in base a un diritto divino.

In pochi minuti di video, Grillo rinnega il suo verbo di sempre, fatto poi proprio dai suoi adepti: fiducia a prescindere nella magistratura pura e infallibile, onestà, rigore morale, intransigenza, punizioni esemplari, libertà di diliegio di padri e figli (ricordate le sue battutacce sul Trota Bossi) e non ultimo la cultura del sospetto elevata a legge dello Stato. Nessun leader politico può pensare di parlare per fatto personale, soprattutto se a capo del partito che regge la legislatura e il governo. Quindi ci piacerebbe sapere se Grillo intende dire che una donna - nel caso una ragazza - che denuncia uno stupro di gruppo con sette giorni di ritardo dall'accaduto non è a prescindere una vittima, ma una pazza opportunista e millantatrice. Così come vorremo capire se davvero Grillo per la prima volta sta ammettendo che la magistratura può prendere decisioni non in punta di diritto, ma di convenienza politica. Se, come si evince dal suo messaggio di ieri, le risposte sono «sì» in entrambi i casi, allora i Cinque Stelle dovrebbero intraprendere strade politiche diverse dalle attuali, tipo non opporsi, ma dare il via libera a una commissione d'inchiesta che faccia luce sulle zone d'ombra della giustizia.

In effetti in questa vicenda una anomalia c'è, ed è grossa come una casa, ma non è quella sostenuta da Grillo.

Mi riferisco al fatto che un'inchiesta per stupro che coinvolge il figlio di un leader di governo sia stata tenuta nel cassetto - a differenza di qualsiasi altra - per ben due anni, e acceleri solo poche settimane dopo che i grillini hanno perso il controllo del ministero della Giustizia, con il defenestramento di Alfonso Bonafede. Coincidenze, ovviamente, ma perfettamente in linea con il «sistema» ambiguo tra politica e magistratura raccontato da Palamara: i tempi della giustizia coincidono con quelli della politica, a volte in favore di verità, altre contro.



IMBARAZZANTE Il garante del Movimento 5 Stelle ha preso le difese del figlio accusato di uno stupro di gruppo

L'INTERVENTO

Tutte le bugie sul ddl Zan È un trucco per imbavagliarci

di **Luigi Amicone** a pagina 4

LE CARTE DELL'INCHIESTA

Due anni di indagini «Quella ragazza in balia del branco»

Luca Fazzo

I fatti sono del luglio 2019, ma per la chiusura dell'indagine bisogna aspettare il novembre del 2020. I pm si sono convinti che quando nel video la vittima appare subire senza ribellarsi gli amplessi dei quattro ragazzi, tra cui Grillo Jr, fosse perché era stata «afferrata per la testa e costretta a bere mezza bottiglia di vodka».

a pagina 4

ALESSIA MORANI (PD)

«Umilia le donne Fa il garantista solo con se stesso»

Laura Cesaretti

«Incredibile. Quando mi hanno mandato il video di Beppe Grillo e l'ho guardato sono rimasta senza parole». Parla Alessia Morani, parlamentare del Pd: «Grillo ha tirato fuori tutto l'armamentario più culturale più becero e odioso che viene tipicamente usato per colpevolizzare le donne nei processi per stupro».

a pagina 2

TERREMOTO SUPERLEGA

«Fuori Juve, Inter e Milan» Draghi: salvare i campionati

Franco Ordine, Adalberto Signore
e Riccardo Signori

L'annuncio di 12 grandi club calcistici europei, tra cui Juventus, Inter e Milan, di costituire una nuova SuperLega alternativa all'attuale Champions League spacca il mondo del calcio. Uefa e Fige minacciano pesanti sanzioni alle squadre «scissioniste». Draghi: «Salvare il merito e i campionati». Si tratta per evitare lo strappo.

con **Basile** e **Di Dio** da pagina 10 a pagina 13

PERCHÉ SÌ

Ribellione giusta a trame e affari di Fifa e Uefa

di **Tony Damascelli**

La SuperLega ha improvvisamente messo assieme il mondo del calcio, tifosi e dirigenti si schierano contro un progetto definito criminale e gestito da traditori. Leggendo i nomi delle squadre qualificate alle semifinali di Champions league (...)

segue a pagina 10

L'ANALISI ECONOMICA

Dai diritti alla Borsa, scelta di puro business

di **Marcello Zacché**

a pagina 13

PERCHÉ NO

Un colpo letale a ciò che resta del re degli sport

di **Elia Pagnoni**

Lasciategliela fare. Poi, tra dieci o vent'anni ci si accorgerà - come spesso succede - che si stava meglio prima. Adesso tutti scoprono, Uefa in testa, che i grandi club vogliono solo guadagnare, ma sentire Ceferin che dà degli avidi (...)

segue a pagina 11

IL DRONE «INGENUITY» SUL PIANETA ROSSO

I 39 secondi nel mito del primo volo su Marte

di **Vittorio Macioce**

Trentanove secondi. Ingenuity a vederlo da quaggiù, a distanza di milioni di chilometri, sembra una zanzara, con quattro zampette e due coppie di pale. Non è bello, ma sa cosa fare. È un drone con le eliche e pesa meno di due chili. Solo che lì dove sta si muove più leggero. La gravità non è la stessa della madre terra. Ingenuity (...)

segue a pagina 17

IL NUOVO LIBRO DI FILIPPO FACCI

Craxi, la fine della politica in due giorni di monetine

di **Alessandro Gnocchi**

Quante volte abbiamo visto le immagini di Bettino Craxi bersagliato dalle monetine all'uscita dall'Hotel Raphaël, sua residenza privata a Roma, quel 30 aprile 1993? Moltissime. Al punto che siamo convinti di sapere o ricordare tutto quello che avvenne nell'occasione. Ma forse non è vero. Quanto mai opportuno e interessante (...)

segue a pagina 25

ALTRO CHE SALVINI

Open Arms, il vero capitano che «sequestrò» i migranti

Gian Micalessin

a pagina 5

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA...)



IL GIORNO

MARTEDÌ 20 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

A Bergamo due arresti, a Lecco patto sul credito

**Tassi del 100% al mese
Così l'usura si mangia
i negozi piegati dal virus**

Servizi in Lombardia



DOMANI IN REGALO
SPECIALE
DECRETO
SOSTEGNI

ristora
INSTANT DRINKS

Cartellino rosso al calcio dei ricchi

Da Draghi al principe William, dalla Ue alle istituzioni sportive, un coro di condanna contro la Superlega delle squadre vip. Le Borse fanno però volare i titoli dei club. L'operazione vale dieci miliardi. L'amarrezza di Dino Zoff: uccidono la Serie A

Servizi
da pag. 2 a pag. 7

Il cambiamento da governare

**Così va il pallone
Inutile piangere
è troppo tardi**

Corrado Piffanelli

L'avidità e la disperazione sono brutte compagnie per decidere: impiccate da 4.108 milioni di debiti accumulati non solo per il Covid (Barcellona 1.173 milioni, Tottenham 933, le nostre Juventus 385, Inter 244 e Milan 103) le regine del calcio mondiale hanno fatto quello che da 3-4 anni stavano architettando. Un immenso privè esclusivo da 300-350 milioni annui a testa che spazza in breve il rosso in bilancio: e tanti saluti a solidarietà, anima e passione che pure avevano consentito al solo calcio di regalare poesia e sogno in ogni angolo del mondo.

Continua a pagina 2

**DIFENDE IL FIGLIO ACCUSATO DI STUPRO E ATTACCA LA DENUNCIANTE
LA FAMIGLIA DELLA RAGAZZA: «FARSA RIPUGNANTE». BUFERA POLITICA**

Beppe Grillo
nel video
postato
sul suo blog



GRILLO SPARLANTE

G. Rossi a pagina 9

DALLE CITTÀ

Milano, manca il presidente

**Nessuno firma
il nulla osta:
rischio slittamento
per la tratta M4**

Anastasio nelle Cronache

Milano, truffa alla milionaria

Rolex, Cartier, tv
Le spese pazze
del finto fidanzato

Palma nelle Cronache

Lodi, protesta del sindacalista

**Sciopero della fame
per i dipendenti
degli ospedali**

D'Elia nelle Cronache



Crisi Covid, investito un manifestante

**La rabbia dei ristoratori
Bloccata l'autostrada**

Servizi da pagina 10 a pagina 13



Il direttore del convento striglia i religiosi

**Dolce vita a Santa Marta
«Basta rientri all'alba»**

Fabrizio a pagina 17

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?

PROVA SUSTENIUM PLUS.

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

SUSTENIUM A. MENARINI





Giovedì l'ExtraTerrestre

CLIMA A 5 anni dall'Accordo di Parigi parlano i protagonisti. Mentre Biden prepara il grande rientro degli Usa post Trump nel giorno dell'Earth Day



Culture

TERESA NOCE Comunista ostinata e libera. Protagonista del Novecento e «rivoluzionaria di professione»
Alessandra Pigliaru pagina 14



Visioni

INTERVISTA Ousmane Samassekou racconta il suo «The Last Shelter», i migranti nel deserto del Mali
Cristina Piccino a pagina 16

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

MARTEDÌ 20 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 93

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista



foto Emblema

Colpo di stadio

È la fine del merito sportivo. Dai leader europei alla Uefa, che minaccia la linea dura, tutti contro il progetto di Superlega del calcio continentale, lo strappo "scissionista" di 12 tra i club più importanti per ripianare i debiti con la pioggia di miliardi promessa da Jp Morgan pagine 2, 3

Calcio e finanza

L'Invincibile Armada dei super ricchi

FLAVIANO DE LUCA

Lucifero, il presuntuoso angelo ribelle, ha le fattezze di Florentino Perez, imprenditore spagnolo a capo di un grande gruppo di costruzioni, presidente del Real Madrid (rieletto per la sesta volta, fino al 2025), persino interessato al polo autostradale italiano. Lui ha inventato i galacticos e ha sognato l'Invincibile Armada che sopravanza gli inglesi ben cinque secoli dopo, la sua amata Superlega, che dovrebbe chiamare European Premier League (paradossalmente proprio adesso che i sudditi di Elisabetta hanno fatto maramao all'Ue).
— segue a pagina 3 —

Governo Draghi

La transizione e un centrosinistra in surplace

ALDO CARRA

Troppe incertezze gravano oggi sulla politica e sulla società italiane. La pandemia e come ne usciremo, un sistema elettorale non definito e sempre accrocato a ridosso delle elezioni, un sistema istituzionale e di articolazione dei poteri fragili di fronte ad ogni prova, un assetto dei partiti sempre sospeso tra vecchio che non muore e nuovo che non nasce. La degenerazione populista è insieme effetto e causa di questo status. Per quanto tempo si trascinerà questa situazione? E che piega potranno prendere gli eventi?
— segue a pagina 19 —

DI NUOVO IN CLASSE CON I PROBLEMI DI SEMPRE: TRASPORTI, «AULE POLLAIO», TRACCIAMENTO

Sulla scuola Draghi non torna indietro

■ Lunedì 26 aprile si torna in classe al 100% nelle regioni in zona arancione con i problemi di sempre: trasporti per gli studenti, classi sovraffollate, un sistema di tracciamento del Covid non strutturato. E restano da vaccinare 400 mila persone tra docenti e personale Ata. Cresce la preoccupazione tra i

sindacati, i dirigenti scolastici e le regioni. Sinopoli (Flc Cgil): «Sulla riapertura c'è una volontà politica priva di evidenze scientifiche e azioni di supporto». Fedriga (Conferenza Regioni): «Bisogna raccontare la verità e dire fin dove è possibile arrivare, altrimenti si fanno danni». Il presidente del Consiglio

Mario Draghi è intenzionato ad andare avanti affinché gli studenti non facciano la «Dad» per 40 giorni prima della fine dell'anno. «Ora vanno realizzati il diritto alla studio e una scuola in presenza sicurezza e in continuità» sostiene il movimento «Priorità alla scuola».

CICCARELLI A PAGINA 4

Pandemia/Salvini

I rischi incalcolabili delle riaperture

IVAN CAVICCHI

Vorrei provare a dare una definizione politica del "rischio calcolato" in base al quale, come è noto, il

governo ha deciso di dare inizio, nella situazione epidemiologica data, alle riaperture.
— segue a pagina 19 —

all'interno

Migranti Lamorgese in Libia per fermare le partenze

CARLO LANIA **PAGINA 9**

Vivendi Per Mediaset riscaramento amaro

VINCENZO VITA **PAGINA 7**

Comunali Primarie a Roma e Bologna, non a Napoli

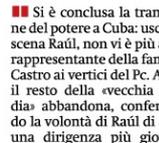
SERVIZIO **PAGINA 7**

BUFERA SUL GARANTE 5S Grillo difende il figlio: «Arrestate me»



■ Con un video che suona come un ultimatum disperato e a tratti violento, Grillo difende il figlio Ciro indagato per violenza sessuale di gruppo. Il garante 5S sfodera il peggior repertorio maschile per sminuire la vittima di violenza. Pioggia di critiche dagli altri partiti, imbarazzo nei 5S. **SANTORO A PAGINA 7**

CUBA È iniziata l'era di Díaz-Canel



■ Si è conclusa la transizione del potere a Cuba: uscito di scena Raúl, non vi è più alcun rappresentante della famiglia Castro ai vertici del Pc. Anche il resto della «vecchia guardia» abbandona, confermando la volontà di Raúl di avere una dirigenza più giovane, benché già formata. Díaz-Canel, dopo anni di apprendistato, ha adesso l'arduo compito di gestire una guida collettiva capace di mediare tra le anime del Pc e di cavalcare le onde di una crisi economica acuita dall'epidemia di Covid. **ROBERTO LIVI A PAGINA 13**

GERMANIA Baerbock, una Verde verso la Cancelleria



■ Per la prima volta i Verdi presentano una propria candidatura per il ruolo di cancelliere. Si tratta di Annalena Baerbock, 40 anni, già data da alcuni sondaggi al 22%: «L'obiettivo della mia generazione e del nostro tempo è la difesa del clima» **SEBASTIANO CANETTA A PAGINA 11**

Lele Corvi



10460
9 770205 113000
10460
9 770205 113000
Pirella Göttsche Schmid - Ita. s.p.a. - P.L. - 353/2003 (rom. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gisa/CRM/2021/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXX-N° 108 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 20 Aprile 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA: "IL MATTINO" - "IL BIGFARI", EURO 120

Il libro
Così De Crescenzo ha trasformato i filosofi in icone pop
Ugo Cundari a pag. 16



La serie Netflix
Il supereroe rider? È italiano, nero e soprattutto invisibile
Titta Fiore a pag. 17



I ribelli espulsi dai campionati

► Bufera sulla Superlega. Draghi: «Tutelare i tornei nazionali». L'ira dell'Uefa: «Serpenti» Oggi le sanzioni ma partiranno dalla prossima stagione. Tifosi in rivolta in tutta Europa

Le infrastrutture
Salerno-Reggio undici miliardi ma ci sono solo 35 milioni

Nando Santonastaso

La copertura finanziaria completa riguarda per ora solo la linea che collegherà rapidamente Napoli e Bari. Partita prima (e comunque in ritardo rispetto a certe previsioni originarie), sarà lei ad inaugurare l'Alta velocità: Alta capacità (passenger e merci, per intenderci) nel Mezzogiorno oltre Napoli e Salerno. Cinque miliardi e 787 milioni di euro è il costo che è stato stimato, altrettanti sono i finanziamenti già disponibili in base al Contratto di programma delle Ferrovie dello Stato 2018-2019.

Continua a pag. 11

Lo scenario
L'ULTIMA SPIAGGIA DEI MEGA CLUB CAMPIONI DI DEBITI

Gianfranco Teotino

Hanno spaccato il calcio e non hanno niente da mettersi. Altro che grandi club, sono tutti sull'orlo del fallimento. La pandemia sta dando loro il colpo di grazia. Già avevano conti traballanti, viaggiavano sull'orlo del burrone. Adesso sono quasi alla disperazione. Ecco perché hanno rotto. Si autodefiniscono "prestigiosi". Dicono di essere i migliori, con i migliori giocatori.

Continua a pag. 4

Sberleffi bianconeri
UNA FINTA COPPA PER CHI NON RIESCE A VINCERE LA VERA

Anna Trieste

Tra i fenomeni socio-politici più interessanti degli ultimi anni rientra anche l'ossessione dei settentrionali, principalmente a trazione piemontese e lombarda, per tutto ciò che ha a che fare o proviene da Napoli. Il fenomeno, già evidente in circostanze quali l'insistenza a voler fare la pizza o l'ostinazione a servire nei bar l'acqua del termosifone spacciandola per caffè, si manifesta in tutta la sua virulenza ogni qual volta si parla di calcio.

Continua a pag. 38

Dopo l'accusa di stupro per il figlio



Beppe Grillo durante il messaggio video diffuso nella giornata di ieri

Anche Grillo tiene famiglia attacca i pm: imbarazzo M5S

Mario Ajello a pag. 12

Amoruso, Bernardini, Mauro, Pucci, Riggio e Tarsia alle pagg. 2, 3, 4 e 5

Il retroscena

DeLa spiazzato dall'alleato Agnelli



L'intervista

Krol: pubblico tradito così muore lo sport



Pino Taormina alle pagg. 3 e 5

Scuola riaperta: caos trasporti Tutti in classe, il governo frena

► Campania, con il ritorno delle superiori ressa su metro e pochi mezzi L'ordinanza per il 26: in presenza fino al 100%, decideranno i dirigenti

È un ritorno in classe in chiaroscuro, in Campania. Circa 155mila studenti delle superiori hanno ripreso la didattica in presenza e si alterneranno a seconda delle scelte dei dirigenti scolastici. I problemi, soprattutto a Napoli, legati ai trasporti. E dal 26 in poi sulla presenza fino al 100% decideranno i dirigenti.

Capone e Loiacono a pag. 7

Il verdetto

Vaccino, su J&J l'Ena verso il sì

È l'ora della chiarezza anche per Johnson&Johnson. Oggi infatti, l'agenzia europea dei medicinali (Ena) presenterà le sue «conclusioni» rispetto al vaccino antiCovid monodose. Sulle «età» decideranno gli Stati.

Malfetano a pag. 8

Il focus del Mattino

Tamponi, rincari anche del 300%

Viaggio nel mondo dei tamponi e dei loro costi. I molecolari sono i più cari: costano 30 euro ma al cittadino costano 120. Più economici i rapidi, da 20 euro si arriva a sborsare fino dai 30 e 45.

Torsello a pag. 9

Pronto a pagare gli scavi per rivedere i reperti
Il piano per rubare a Pompei del trafficante di opere d'arte

Dario Sautto

«Da Taranto, il trafficante internazionale di reperti archeologici Raffaele Monticelli si disse pronto a finanziare gli scavi clandestini per riportare alla luce la biga di Civita Giuliana». A rivelarlo ieri in aula è stato il luogotenente Massimiliano D'Onofrio, per oltre dieci anni in servizio al nucleo Tutela Patrimonio Culturale dei carabinieri di Napoli, ieri mattina testimone al processo contro Giuseppe e Raffaele



Izzo, due presunti tombaroli di Pompei. Chi è Monticelli? Oggi quasi 80enne, è ritenuto tra i più grossi ricettatori di reperti archeologici al mondo, tra i primi tre in Europa «con solide basi all'estero e rapporti privilegiati con i più importanti musei internazionali» come ha spiegato il teste in aula a Torre Annunziata. Insomma, se avesse messo le mani su quel carro nuziale, un reperto unico e straordinario, Monticelli avrebbe saputo come piazzarlo.

In Cronaca

IL MATTINO - NAZIONALE - 1 - 20/04/21 ---
Time: 20/04/21 00:20



BANCA FINNAT
Private Banking dal 1898

Il Messaggero

BANCA FINNAT
Private Banking dal 1898

€ 1,40* ANNO 143 - N° 108
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Martedì 20 Aprile 2021 • S. Adalgisa

IL GIORNALE DEL M.A.

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

11 VACCINI GIORNO PER GIORNO
Dosi somministrate ieri:
299.380
Dosi somministrate in totale:
15.467.656
Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **+14,1%**
Rapporto dosi settimanali rispetto alla settimana precedente: **+15,2%**



Protagonista su Rail
Anna Valle: «L'età? Dico no ai ritocchi invecchiare è una sfida che non mi fa paura»
Ravarrina a pag. 27



Il rapporto
La rinascita del libro aiutata da Internet più vendite e lettori grazie ai negozi online
De Palo a pag. 26



Il Natale di Roma

La festa in sordina in un Paese senza visione

Mario Ajello

Il Natale di Roma che non diventa una festa italiana pienamente vissuta come fatto nazionale è sempre stato il segno di un'anomalia nel rapporto tra la Capitale e il Paese. Si stenta ancora, in maniera auto-penalizzante, a identificarsi davvero nella città che guida l'Italia e la sordina che è stata messa ancora una volta, e non solo a causa del Covid, all'anniversario della fondazione dell'Urbe 2774 anni fa - qualche forza politica ne parla? (...)
Continua a pag. 24

Superlega, ad agosto le big fuori dai campionati

► Oggi le federazioni votano la linea dura Draghi: noi con l'Uefa

ROMA Ultimatum dell'Uefa alle società di calcio che vogliono confluire nella Superlega europea: ad agosto fuori dai campionati e dai tornei continentali. E arriva il no di Draghi, con Macron e Boris Johnson.
Servizi da pag. 2 a pag. 5



Leo Messi e Juan Cuadrado

L'intervento

La rivoluzione al contrario dei club indebitati

Enrico Vanzina

«redo che il presidente del Consiglio Mario Draghi, (...)
Continua a pag. 24

Roma e Lazio, scontente ma in silenzio

Tardelli: «Questo è solo business Senza meritocrazia addio calcio»

ROMA «Non sono d'accordo sul progetto Superlega perché a me piace il calcio vero e non amo l'idea che il campionato italiano si indebolisca. Non c'è meritocrazia ma solo busi-

ness». Il campione del mondo Marco Tardelli vede il torneo d'élite come fumo negli occhi: «Quei club cercano soldi e fanno debiti, così si uccide lo sport».
Riggio a pag. 5

Scuola, riapre chi può farlo

► Saranno i singoli provveditori a decidere la percentuale di studenti per il rientro in aula In attesa del pass, il certificato vaccinale o il test per spostarsi dalla propria regione

Il video del leader M5S: «Quella ragazza ha denunciato tardi»



Grillo nega lo stupro per difendere il figlio

Beppe Grillo nel video diffuso sui social A pag. 11

ROMA Sulle Scuole aperte fino al 100% decideranno i provveditori. E ci sarà un certificato per spostarsi. Conti e Loiacono alle pag. 6 e 7

Fisco, boom arretrati la giustizia tributaria passa ai togati di ruolo

► Svolta del governo entro giugno nel Recovery In sospenso un contenzioso per oltre 40 miliardi

Andrea Bassi

Il dato è impressionante. Secondo gli ultimi dati del monitoraggio, i ricorsi pendenti contro il Fisco sono oltre 345 mila. Oltre ad altri 50 mila in Cassazione. Il governo punta a una riforma anti arretrati con giudici specializzati.
A pag. 10

Alitalia, si accelera Il nodo dei ristori

Umberto Mancini

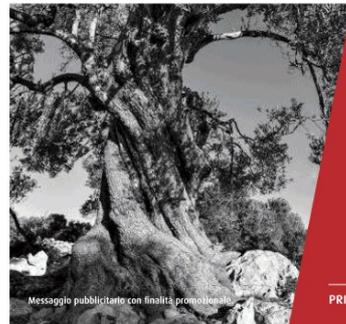
Vertice a Palazzo Chigi per risolvere il nodo Ita-Alitalia. Nodi ristori. A pag. 17

Caccia al branco

Colleferro, i pm: «Lorenzo a terra colpito alla testa»

Alessia Marani e Camilla Mozetti

I responsabili sorridevano nelle stanze del commissariato di Colleferro. Solo quando hanno capito che non sarebbero tornati a casa ma trasferiti nel carcere di Rieti, hanno iniziato a comprendere la gravità di quello che avevano commesso: un pestaggio brutale e immotivato. Ricostruito il pestaggio del 17enne di Colleferro. I pm: «Calci sulla testa di Lorenzo a terra».
A pag. 15



Messaggio pubblicitario con finalità promozionale

Cercando solidità scoprirete la nostra vera forza.
CET1 RATIO 34,9% AL TOP IN ITALIA



PRIVATE BANKING | ATTIVITÀ FIDUCIARIA | SERVIZI ALLE PMI | REAL ESTATE

LEONE, RINASCITA DI PRIMAVERA

Buongiorno, Leone! Primavera, primavera, tempo dell'amore, com'è grave quando apparì. Marco Antonio consigliava - nella sua saggezza - di non prendere mai l'amore quale unico padrone, ma forse non possedeva il vostro fuoco. Primo quarto di Luna nel vostro segno accende la fiamma della passione, propizia nuovi incontri, rende un po' più leggera questa strana primavera. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 20 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Record negativo

**Culle sempre più vuote
Mai così poche nascite
dall'Unità d'Italia in poi**

de Franchis nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO
SPECIALE
DECRETO
SOSTEGNI

ristora
INSTANT DRINKS

Cartellino rosso al calcio dei ricchi

Da Draghi al principe William, dalla Ue alle istituzioni sportive, un coro di condanna contro la Superlega delle squadre vip. Le Borse fanno però volare i titoli dei club. L'operazione vale dieci miliardi. L'amarrezza di Dino Zoff: uccidono la Serie A

Servizi
da p. 2 a p. 7

Il cambiamento da governare

**Così va il pallone
Inutile piangere
è troppo tardi**

Corrado Piffanelli

L'avidità e la disperazione sono brutte compagnie per decidere: impiccate da 4.108 milioni di debiti accumulati non solo per il Covid (Barcellona 1.173 milioni, Tottenham 933, le nostre Juventus 385, Inter 244 e Milan 103) le regine del calcio mondiale hanno fatto quello che da 3-4 anni stavano architettando. Un immenso privè esclusivo da 300-350 milioni annui a testa che spazza in breve il rosso in bilancio: e tanti saluti a solidarietà, anima e passione che pure avevano consentito al solo calcio di regalare poesia e sogno in ogni angolo del mondo.

Continua a pagina 2

**DIFENDE IL FIGLIO ACCUSATO DI STUPRO E ATTACCA LA DENUNCIANTE
LA FAMIGLIA DELLA RAGAZZA: «FARSA RIPUGNANTE». BUFERA POLITICA**

Beppe Grillo
nel video
postato
sul suo blog



GRILLO SPARLANTE

G. Rossi a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna, verso le Comunali

**La sindaca Conti
corre alle primarie
«La mia campagna
senza simboli»**

Baroncini a pagina 14 e in Cronaca

Bologna, in via Sant'Isaia

**Anziano morto
in casa, aperta
un'inchiesta**

Bianchi in Cronaca

Casalecchio, negozio svaligiato

**Abbattono muro
e rubano bici
per 100mila euro**

Mignardi in Cronaca



Crisi Covid, investito un manifestante

**La rabbia dei ristoratori
Bloccata l'autostrada**

Servizi da pagina 10 a pagina 13



Il direttore del convento striglia i religiosi

**Dolce vita a Santa Marta
«Basta rientri all'alba»**

Fabrizio a pagina 17

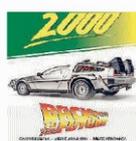
IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?

PROVA SUSTENIUM PLUS.

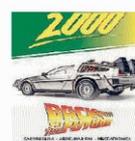
GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

SUSTENIUM A. MENARINI





MARTEDÌ 20 APRILE 2021 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 93, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

IL COMICO IN UN VIDEO DIFENDE CIRO E I SUOI AMICI, INDAGATI PER VIOLENZA. L'IMBARAZZO DELLE DONNE MSS

Grillo: mio figlio non è uno stupratore I genitori della ragazza: ripugnante

Grillo rompe il silenzio sull'inchiesta aperta in Sardegna contro suo figlio **Ciro** e altri tre ragazzi, accusati di stupro di gruppo da una giovane. In un video trasmesso sui canali social di **MSS Grillo** ha detto: «Perché

non li avete arrestati subito? Perché vi siete resi conto che non è vero niente, non c'è stato alcuno stupro». I genitori della ragazza hanno definito il video «una farsa ripugnante».

IL COMMENTO

GIOVANNI MARI / PAGINA 14

**QUELL'URLO MALATO
IMBARAZZA LA POLITICA**

SERVIZI / PAGINE 6 E 7



ROLLI



CALCIO, CRITICHE DI MACRON E JOHNSON ALLA SUPERLEGA CON 20 BIG EUROPEE TRA CUI JUVENTUS, MILAN E INTER. DRAGHI: «PRESERVARE I VALORI DEL MERITO»

L'Europa prova a fermare il campionato dei più ricchi

Il no delle società genovesi. Ferrero: «Attacco a milioni di tifosi». Preziosi: «Così la Serie A è mutilata»

L'annuncio della nascita della Superlega europea provoca un terremoto nel calcio e nella politica europei. Il piano prevede di creare, probabilmente già da settembre, un campionato con 12 dei club più ricchi del continente, destinato a salire a 20 squadre. Tra le italiane ne farebbero parte Juventus, Inter e Milan. La Uefa annuncia azioni contro i dissidenti. Dalla politica giunge una pioggia di critiche, tra cui quelle di Draghi, Macron e Johnson. Contrari i presidenti di Genoa e Sampdoria.

SERVIZI / PAGINE 2-5

L'ANALISI

GABRIELE ROMAGNOLI

**ALLA PLAYSTATION
NESSUNO GIOCA
CON LE PICCOLE**

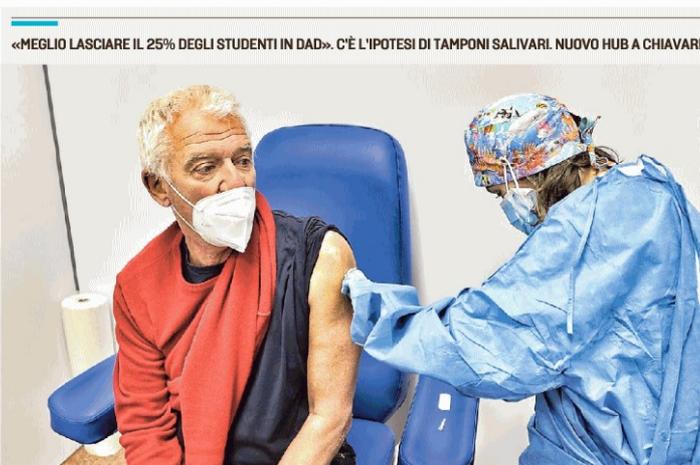
L'ARTICOLO / PAGINA 14

LO SCINTO

Giulia Zonca

**L'Uefa minaccia cause
Agnelli e gli altri:
«Andiamo avanti»**

L'ARTICOLO / PAGINA 3



«MEGLIO LASCIARE IL 25% DEGLI STUDENTI IN DAD». C'È L'IPOTESI DI TAMPONI SALIVARI. NUOVO HUB A CHIAVARI

I presidi liguri: «Tutti a scuola? No»

Dopo l'annuncio del premier Draghi di voler riaprire le scuole in presenza al 100% dal 26 aprile, si avvia in Liguria il dibattito. Oggi è previsto un incontro tra il direttore sco-

lastico regionale Acerra e i presidi liguri. Molti dirigenti chiedono di mantenere una percentuale di didattica a distanza al 25% mentre i sindacati fanno notare che 23 mila

insegnanti sono ancora in attesa di vaccino. Cresce intanto l'ipotesi di tamponi salivari veloci. Inaugurato a Chiavari (nella foto) un nuovo hub vaccinale.

FORLEO / PAGINA 11

135 **IL SECOLO XIX**

Perché per me
Il Secolo XIX
è "il" giornale

FABIO FAZIO

Tre immagini mi vengono in mente pensando al Secolo XIX. La prima è un ricordo da bambino, era davvero misteriosa quella XIX nel nome, c'è voluto qualche anno di scuola per capire che non era il segno di una schedina del Totocalcio, ma voleva dire Diciannovesimo. La seconda è la pubblicità degli anni '70 che diceva: «Anche la mamma di Pertini legge Il Secolo XIX». E la terza è la voce dei miei genitori: «Ho letto questa cosa sul giornale». E il giornale non poteva che essere Il Secolo XIX.



L'ARTICOLO / PAGINA 32

LA SENTENZA

Paolo Colonnello

**Vivendi perde il duello:
risarcirà Mediaset
ma solo con 1,7 milioni**

Alla fine la montagna ha partorito un topolino e la guerra tra Mediaset e Vivendi sulla compravendita di Mediaset Premium si è risolta ieri con una decisione del tribunale d'impresa di Milano che ha condannato il colosso francese a risarcire Mediaset per 1,7 milioni di euro escludendo, per altro, che la scalata fino al 28,8% di azioni Mediaset messa in atto dai francesi e definita "ostile" dal Biscione, fosse da considerarsi «illegittima».

L'ARTICOLO / PAGINA 15

BUONGIORNO

La tempra di un leader

MATTIA FELTRI

Ho guardato due volte il video in cui Beppe Grillo sferra pugni al tavolo per reclamare l'innocenza del figlio **Ciro**, accusato di stupro e da due anni sospeso nel terrore dell'arresto e del processo. La prima volta ho intuito la disperazione di un padre offuscato, ma alla seconda la disperazione m'è sembrata farsi di lato per lasciare il primo piano a tutto lo sbagliato del mondo. Non c'era niente di perdonabile in quel video. Non c'era nessuna desolazione, nessuna parola dolente per una ragazzina, stuprata o no lo stabilirà un giudice, ma nel migliore dei casi finita al collo della bottiglia e fra le mani di quattro sciagurati. Non c'era il bagliore di un pensiero, soltanto lo sbocco greve di un uomo che passa la vita cercando di consegnare forza con urla e vaffanculo ai suoi dozzinali pregiudizi.

Non c'era lo stupore davanti all'inganno e all'autoinganno di essersi iscritti fra i buoni contro i cattivi per poi ritrovarsi di colpo dall'altra parte. Non c'era l'emersione di un minimo banale dubbio che quello che capita a suo figlio capita a cento altri ogni giorno, e che la lentezza, l'incertezza e cioè l'arbitrio della giustizia sono il disastro italiano, non quelle scemenze della casta e dei colletti bianchi per i quali il suo movimento ha ottenuto la fine della prescrizione, e sarà la millesima ingiustizia con cui si appacchierà soprattutto la tavola dei diseredati, come da sempre. Non c'era nulla di misericordioso, nulla di struggente, né di vero né di vivo, c'era lo strepito tracondo di un insolente preoccupato soltanto dai dintorni del suo ombelico, perché quella è la sua tempra di leader.

AURUM
OPERAZIONE PROTEZIONE E ALTERNATIVE ALLA BANCA TRUCCA

**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/venedì 10/12 - 15/18

**GIOIELLERIE
CASH & GOLD**

COMPRO ORO

Via XX Settembre 10/R
(angolo Via Granello)
Tel: 010 583102
WWW.COMPROGENOVA.IT



Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 2 in Italia — Martedì 20 Aprile 2021 — Anno 157 — Numero 107 — ilsol24ore.com

*solo nelle province di AL, AT, VC e PV in abbonamento obbligatorio con il Manifesto a € 4,10 in più del prezzo del bisestriennale (€ 4,95 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

Superbonus 110%
Commercialisti,
nuova check list
per il visto
di conformità



Giorgio Gavelli
— a pagina 31

Domani con Il Sole
Incidenti stradali
e risarcimento
danni: il puzzle
di regole e sentenze



— a 0,50 euro
più il
quotidiano

Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 24691,46 -0,21% | SPREAD BUND 10Y 102,30 +1,50 | €/S 1,2035 +0,41% | BRENT DTD 65,93 +0,23% | **Indici & Numeri** → p. 37-41

STRAPPO ANTI UEFA DI 12 CLUB. TITOLO JUVE +17%
La Superlega spacca il business del calcio (ma piace alle Borse)
Marco Bellinazzo — a pag. 3

Wembley. Gli stadi inglesi hanno riaperto le porte a pochi selezionati tifosi

DIETRO LE QUINTE
La regia di JPMorgan, il ruolo dei fondi
Andrea Biondi e Carlo Festa — a pag. 2

BASKET E FOOTBALL APRIPISTA
Il modello Usa mette il turbo agli incassi
Marco Valsania — a pag. 3

DRAGHI: DIFENDERE I VALORI LOCALI
Coro di no, la Uefa minaccia sanzioni
Marcello Frisone — a pag. 3

PANORAMA

LOTTA AL COVID
Stato d'emergenza fino al 31 luglio
Regioni a colori per tutta l'estate

Nel prossimo Consiglio dei ministri, atteso tra domani e giovedì, arriverà anche il rinnovo della proroga dello stato di emergenza che scade il 30 aprile, e che sarà rinnovato almeno fino al 31 luglio, data alla quale sarà prorogato anche il sistema dei colori per le Regioni. — a pag. 9

MOSTRA DIFFUSA AL VIA

Il Sole 24 Ore per Milano: la nuova città in 12 totem

CAMBIO DI PASSO

DOPO I SUSSIDI ORA È IL TEMPO DELLA CRESCITA

di **Fabio Tamburini**

Ristoranti con il governo Conte bis e i sostegni con il governo attuale sono il prezzo pagato all'emergenza della pandemia. Certo, soprattutto in passato, potevano essere fatte scelte migliori. Per esempio, evitando i finanziamenti a pioggia e intervenendo con efficacia maggiore a sostegno di chi ha pagato, e sta pagando, il prezzo più alto alla crisi e alle chiusure, dalle categorie coinvolte nel turismo ai trasporti, fino agli operatori della cultura e a gran parte delle partite Iva. Ma la situazione era di assoluta emergenza e, comunque, così è andata. Adesso però è arrivato il momento di voltare pagina. E va fatto con determinazione assoluta.

— Continua a pagina 8

Partite Iva, aiuto per due su tre Sostegno medio da 3mila euro

Il bilancio dei sussidi

L'analisi dei 3 miliardi pagati dalle Entrate: benefici per 1 milione di soggetti

Un terzo delle somme erogate destinate a ristori tra i 10 e i 50mila euro

L'importo medio del contributo a fondo perduto del decreto sostegni si attesta a 3mila euro. E per due partite Iva su tre è riconosciuto un aiuto minimo da 1.000 euro per le persone fisiche e 2mila per società ed enti non commerciali. Dietro a questi numeri, oltre a pesare l'avvio delle attività nell'anno della pandemia, e dunque in assenza di parametri di confronto, ci sono sia la crisi già in atto nel 2019 per molte attività e un possibile effetto sommerso sulle fatture inviate al Fisco.

Mobili e Parente — a pag. 4

POLITICA ECONOMICA

Draghi accelera sul Recovery plan
Giovedì via libera in Consiglio dei ministri

Dominicelli e Santilli — a pag. 6

Il caso
CONSUMI ELETTRICI A LIVELLI PRE COVID

di **Jacopo Gilberti** — a pagina 16

Oltre il virus. In marzo domanda di energia +0,6% sullo stesso mese 2019

EDITORIA

Vendite libri su del 26,6%
L'Aie: vigilare su Amazon

Secondo i dati dell'Aie, l'Associazione italiana degli editori, le vendite di libri nel primo trimestre sono aumentate del 26,6%. Riccardo Franco Levi (Aie): «Le Autorità vigilino su Amazon». — a pag. 18

GERMANIA

Annalena Baerbock è la candidata dei Verdi

È Annalena Baerbock, 40 anni, co-leader dei Verdi tedeschi, la candidata del partito alla cancelleria. La nomina segnala l'ambizione del Grünen non solo di governare, ma di dominare la coalizione. — a pagina 12

Rapporti

Flotte aziendali
Nel primo trimestre mercato ancora frenato dal virus

— Rapporto di 12 pagine in allegato

MECALUX

I magazzini automatici che incrementano la vostra produttività

02 98836601 mecalux.it

Prometeon al riassetto
Cinda vende ad Aeolus

L'intervista
GIORGIO BRUNO

Bruno: «Effetto Covid già assorbito, a fine anno risultati migliori del 2019»

Marigla Mangano — a pag. 29

OGGI LA CABINA DI REGIA
Investimenti esteri, il piano Di Maio

Celestina Dominicelli — a pagina 6

Salute 24

Effetto pandemia
Disagio mentale: in cura 1 milione di pazienti in più

Barbara Gobbi — a pag. 21

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





UniCo
SEDE OPERATIVA
VIA NICOLÒ PORPORA, 12
00198 - ROMA
CELLULARE +39 340 58 22 765
E-MAIL: INFO@UNICOSERVIZI.IT

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

SERVIZIO DI CONSULENZA PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE PER LA QUALITÀ (SGQ) SECONDO LA NORMA ISO 9001:2015
Quality
UNI-CO
ISO 9001:2015
00012015

Martedì 20 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 108 - € 1,20
Santi Sulpicio e Serviziano

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 0391-6990

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

UN VIDEO VERGOGNOSO

Da Grillo fango su una ragazzina

Il fondatore del M5s indigna dileggiando una diciannovenne che ha denunciato suo figlio | *Da due anni c'è una indagine per presunta violenza sessuale su* **Ciro Grillo** *e tre suoi amici* | *Il papà se ne accorge solo ora perché teme il rinvio a giudizio* **E rigira i fatti contro la vittima**

Il Tempo di Osho

Terremoto Superlega: la Juve spacca il calcio



Cicciarelli, La Rosa e Pieretti alle pagine 6, 7 e 8

A Roma tante attività commerciali non hanno spazi esterni: rischiano di perdere altri 13 milioni

Maggio da incubo per un locale su tre

Palestre e piscine in crisi
Appello per riaprire i centri sportivi

Schito a pagina 24

... La riapertura prevista solo con tavoli all'aperto costringerà almeno il 35% delle imprese della ristorazione artigianale della Capitale a limitare ancora l'attività, visto che non dispongono di spazi esterni. Bar, gelaterie, pizzerie rischiano di passare un altro mese da incubo e perdere 13 milioni.

Verucci alle pagine 16 e 17

Mancano le aule
Sicurezza impossibile nelle scuole romane

Conti a pagina 16

DI FRANCO BECHIS
Ieri è esploso come una bomba un video di poco più di un minuto e mezzo pubblicato da un Beppe Grillo apparentemente fuori di sé a difesa del figlio Ciro, sotto accusa da quasi due anni per una presunta violenza sessuale di gruppo nei confronti (...)

Segue a pagina 3

Il premier e l'ultima trattativa
Riaperture e coprifuoco
Il rebus di SuperMario

DI FRANCESCO STORAGE

Chissà se basterà il «ci penso io», Mario Draghi aveva chiuso sbrigativamente la cabina di regia delle riaperture. Ma ora, alla vigilia dell'approvazione del decreto legge in un consiglio dei ministri ancora da convocare, il premier avrà bisogno di (...)

Segue a pagina 9

Tamponi più facili
In arrivo nei supermercati
il primo kit fai da te

Barbieri a pagina 11

Un nuovo «museo» nella Capitale
Benvenuti nella casa
di Giacomo Balla



Simongini a pagina 27

la **S** TORACIATA
In casa di Beppe Grillo l'una vale l'altra

CIRIACI 1897
Passione di una vita, Marchigiani per tradizione.
www.saiumficiociriaci.it

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo
Sarà una mia impressione, ma mi sembra che prima ci fossero più comici in televisione. Adesso, per un motivo o per l'altro, appaiono e poi scompaiono quasi subito. Per questo, mi propongo di segnalare tutte le occasioni "divertenti" che ci sono in televisione, ad esempio: Ale e Franz, due bravi comici. Sono stati protagonisti il 13 aprile, pochi giorni fa, su Raidue alle 22.50, di un loro intrattenimento. Ma segnalo anche "Felicità sera", trasmesso su Canale5, alle 21.20 di venerdì 16 aprile. La conduzione era di Pio e Amedeo, due divertenti comici pugliesi che avrebbero potuto avere (...)
Segue a pagina 27

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?
CREATIVA
SUSTENIUM PLUS
PROVA SUSTENIUM PLUS.
GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI
COME SOSTITUTI DI UNA DIETA SANA,
EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.
SUSTENIUM
M. MARCHIGIANI

Martedì 20 Aprile 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 91 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Spese ripartibili anche solo su alcuni condòmini

Loconte a pag. 34

UNIONE EUROPEA

Regimi fiscali sleali (come i doppi sgravi) al canto del cigno

Rizzi a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLIT

Superbonus - La versione aggiornata delle check list dei commercialisti

Mobbing e calunnia - La sentenza della Cassazione

Fisco - La risposta sul bonus affitti per canoni pagati in ritardo

Italia e Francia riformano la p.a. per metterla al passo con Bruxelles e ottenere i fondi Ue. I pro e i contro

Tino Oldani a pag. 5

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

La riforma dello SPORT

Disponibile anche sul sito www.assabbonamenti.com

Sul 110% il visto è leggero

Nel rilascio dell'attestato di conformità ai fini della cessione e dello sconto del superbonus il commercialista deve eseguire una mera attività di controllo formale

Nel rilascio dell'attestato di conformità, ai fini della cessione e dello sconto del superbonus del 110%, il commercialista deve eseguire esclusivamente una mera attività di controllo formale e non entrare nel merito. Questa una delle indicazioni che sono state fornite da Consiglio e Fondazione dei commercialisti nel documento aggiornato sulle check list relative al visto di conformità.

Poggiani a pag. 34

UNA VERA PAGLIACCIATA

I dehor sono il frutto dell'Ufficio complicazione affari semplici

Cacopardo a pag. 5

Tamburini: i guai dei porti regionalizzati Ogni scalo procede per conto proprio



«La sessantina di porti lungo le coste sconta da decenni dinamiche regionalistiche, analoghe a quelle i cui effetti negativi abbiamo visto anche nella gestione delle misure sanitarie». Lo dice l'economista Gualtiero Tamburini, secondo il quale «la competizione internazionale richiederebbe il maggior sforzo possibile verso il coordinamento e la specializzazione, senza costose duplicazioni di funzioni». Per Tamburini l'Italia potrà recitare un ruolo nella filiera logistica dei traffici che transitano e approdano nel Mediterraneo soltanto se la politica si impegnerà su questo grande e decisivo punto dello sviluppo.

Valentini a pag. 11

DIRITTO & ROVESCIO

Il fatto è molto semplice. Il ministro della Salute, Speranza, ha pubblicato, nello scorso mese di ottobre, per Feltrinelli, un libro nel quale spiega la sua attività e annuncia che la pandemia era finita. Il giorno prima della sua uscita nelle librerie, quando il libro era già arrivato in queste ultime, arrivò l'ordine di non esporlo e anzi di ritirarlo subito dal mercato. Il motivo più probabile era che il libro era stato travolto dai fatti e dimostrava che Speranza aveva fatto perdere l'intero estate alle difese del Paese dal Covid. Ora Speranza dice invece che ha ritirato il libro perché non aveva il tempo per prometterlo. Quale momento migliore di quello di adesso per rimandarlo subito nelle librerie visto che l'attesa è così alta nella popolazione che non c'è più il bisogno di promozioni? Chiedetevi questa decisione taglierebbe le gambe alle molte interpretazioni fittive di fatti o di affermazioni che il ministro dice che non esistono nel suo libro diandantino.

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

Cias «La riforma dello sport» a € 5,00 in più



LA NAZIONE

MARTEDÌ 20 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

L'assessore Monni: «Numero verde e verifiche»

**'Ndrangheta e veleni
Scattano le analisi
sui pozzi dei cittadini**
Brogioni, Caroppo e Ulivelli nel Fascicolo Regionale



Giallo a Massa, un indagato

**Insegue i ladri:
vola da un treno
e muore a 31 anni**
Luparia e Nudi nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Cartellino rosso al calcio dei ricchi

Da Draghi al principe William, dalla Ue alle istituzioni sportive, un coro di condanna contro la Superlega delle squadre vip. Le Borse fanno però volare i titoli dei club. L'operazione vale dieci miliardi. L'amarrezza di Dino Zoff: uccidono la Serie A

Servizi
da p. 2 a p. 7

Il cambiamento da governare

**Così va il pallone
Inutile piangere
è troppo tardi**

Corrado Piffanelli

L'avidità e la disperazione sono brutte compagnie per decidere: impiccate da 4.108 milioni di debiti accumulati non solo per il Covid (Barcellona 1.173 milioni, Tottenham 933, le nostre Juventus 385, Inter 244 e Milan 103) le regine del calcio mondiale hanno fatto quello che da 3-4 anni stavano architettando. Un immenso privè esclusivo da 300-350 milioni annui a testa che spazza in breve il rosso in bilancio: e tanti saluti a solidarietà, anima e passione che pure avevano consentito al solo calcio di regalare poesia e sogno in ogni angolo del mondo.

Continua a pagina 2

**DIFENDE IL FIGLIO ACCUSATO DI STUPRO E ATTACCA LA DENUNCIANTE
LA FAMIGLIA DELLA RAGAZZA: «FARSA RIPUGNANTE». BUFERA POLITICA**

Beppe Grillo
nel video
postato
sul suo blog



GRILLO SPARLANTE

G. Rossi a pagina 9

DALLE CITTÀ'

Firenze

**Finisce la Dad
Presidi scettici
«E' un rischio»**

Gullè in Cronaca

Firenze

**Vaccinazioni
a rilento
Summit in Regione**

Ulivelli in Cronaca

Firenze

**Maxi furto
di gioielli antichi
Colpo in centro
da 400mila euro**

Spano in Cronaca



Crisi Covid, investito un manifestante

**La rabbia dei ristoratori
Bloccata l'autostrada**

Servizi da pagina 10 a pagina 13



Il direttore del convento striglia i religiosi

**Dolce vita a Santa Marta
«Basta rientri all'alba»**

Fabrizio a pagina 17

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?



PROVA SUSTENIUM PLUS.

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

SUSTENIUM





la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*



Anno 46 - N° 93

Martedì 20 aprile 2021

In Italia € 1,50

IL PROGETTO SUPERLEGA

L'Europa alla guerra del calcio

L'Uefa minaccia l'esclusione immediata dalle coppe dei 12 club scissionisti. Il presidente Ceferin: "Serpenti e bugiardi intorno a me". La Lega di A chiede l'estromissione di Juve, Inter e Milan dal campionato. La Francia: "Una direttiva Ue per bloccare l'operazione"

Draghi: "Preservare merito e solidarietà". E lavora alla mediazione

Il progetto Superlega promosso da dodici club investe l'Europa. L'Uefa minaccia, e deciderà venerdì, di escluderli immediatamente dalle coppe. La Lega di A chiede di eliminare dal campionato Juventus, Inter e Milan. Il premier Draghi, che lavora alla mediazione: «Preservare le competizioni nazionali». Parigi studia la possibilità di una direttiva europea che consenta sanzioni Uefa contro i secessionisti.

di **Ciriaco, Crosetti, Currò, Guerrera, Livini, Pinci, Pons e Vanni**
● da pagina 2 a pagina 8

Il commento

L'effetto pandemia travolge il pallone

di **Gianni Riotta**

Il calcio - ama dire il mister Arrigo Sacchi - è la cosa più importante delle cose meno importanti ma, all'annuncio di una possibile Superlega fra i club storici europei, il football si fa più centrale di Covid 19, crisi economica, seconda Guerra Fredda.

● a pagina 35

La posta in palio

Partita finale tra due mondi

di **Francesco Saverio Intorcica**

La guerra di secessione del calcio europeo, avviata da una dichiarazione consegnata nottetempo da dodici scissionisti in gravi difficoltà economiche, segna la frattura definitiva fra due modi di vivere e intendere questo sport.

● a pagina 35

Virus, aumentano i contagi al Sud

Ema, pronto il via libera a J&J E ReiThera produrrà vaccino Rna

di **Bocci, D'Alessandro, D'Argenio e Dusi** ● alle pagine 12 e 13

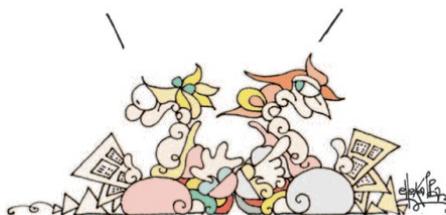
La famiglia della ragazza: "Farsa ripugnante"

Grillo: "Il mio Ciro innocente strana la denuncia di stupro" Letta: "Frase inaccettabili"

Punto di svista

Ellekappa

PENSAVO
FOSSE
IL FIGLIO
DI BEPPE
GRILLO
INVECE
ERA
IL NIPOTE
DI MUBARAK



Tutti contro Beppe Grillo per il video in cui difende il figlio Ciro dall'accusa di stupro: «Non ha fatto niente, arrestate me». Imbarazzo dei Cinquestelle, il Pd denuncia: «Colpevolizza la vittima». Per i genitori della ragazza «una farsa ripugnante».

di **Cuzzocrea, De Luca e Vecchio** ● alle pagine 14 e 15

Il punto

Un Masaniello in declino

di **Stefano Folli**

Si può comprendere un padre addolorato che vuole difendere il figlio, tuttavia la grossolana, addirittura volgare intemperata di Grillo sui "social" sembra qualcosa di diverso.

● a pagina 34

L'analisi

La domanda per padri e madri

di **Michela Murgia**

Per far capire agli scettici nostrani del #metoo quanto sia difficile per una donna denunciare una violenza sessuale basterebbe mostrare loro il video di Beppe Grillo.

● a pagina 34

Iniziativa Gedi

Le storie di cibo raccontate da Gusto online e in edicola

di **Luca Ferrua**
e **Antonio Scuteri**



Partono domani il sito e giovedì il supplemento cartaceo per scoprire il meglio dell'enogastronomia.

● alle pagine 26 e 27

La Giornata e Metropolis i nuovi podcast



La Giornata, condotta da Laura Pertici al mattino, e Metropolis con Gerardo Greco alle 18; debuttano i nuovi podcast di Repubblica sui fatti del giorno.

Primo storico volo

Quell'elicottero alla scoperta di Marte



di **Luca Fraioli**
● a pagina 25

MISSIONE AMICI PER SEMPRE

UNISCITI A HILL'S PET NUTRITION PER AIUTARE GLI ANIMALI NEI RIFUGI A TROVARE UNA CASA PER SEMPRE

Scopri maggiori informazioni su #MissioneAmiciPerSempre e come puoi aiutare gli animali nei rifugi a trovare una casa per sempre.

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

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

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

con Nicolò Ammaniti
€11,40

NZ



Vivendi In tribunale vince Mediaset
Ma il risarcimento è mini: 1,7 milioni

PAOLO COLONNELLO - P. 26

Berlino Baerbock per il dopo Merkel
"Così farò la Germania più verde"

USKI AUDINO - P. 22



Pausini "A Los Angeles il sogno Oscar
Darò il meglio per mia figlia e la Loren"

L'INTERVISTA DI ANDREA CARUGATI - P. 40



LA STAMPA



MARTEDÌ 20 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.108 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DDB - TO II WWW.LASTAMPA.IT GNN

LA VIOLENZA IN SARDEGNA

Bufera su Grillo dopo il video choc in difesa del figlio "Lei consenziente"



ILARIO LOMBARDO

Il padre, Beppe Grillo, si gonfia furibondo di dolore urlando in un video l'innocenza presunta del figlio e il figlio, Ciro, l'accusato, riappare su Instagram e si autoassolve rilanciando il video del padre e l'hashtag #frecciruz. - P. 6 SERVIZI - PP. 6-7

IL COMMENTO

LA CULTURA DELLO STUPRO

MICHELAMARZANO

«Non è vero niente». Lo urla Beppe Grillo in un video in cui difende il figlio accusato, insieme a quattro amici, di aver violentato nel luglio del 2019 una ragazza italo-svedese, afferrandola per i capelli per farla bere mezzo litro di vodka e costringendola poi ad avere rapporti sessuali. Un video agghiacciante, al limite del sopportabile. Non solo perché c'è dentro una quantità smisurata di rabbia buttata addosso a chiunque, anche semplicemente per sbaglio, getti un occhio al filmato. CONTINUA A PAGINA 37

INSORGONO UEFA E FIFA CONTRO IL PROGETTO DELLE 12 BIG: VENERDI DECIDIAMO SE CACCIARLI DALLE NOSTRE COMPETIZIONI

La Super Lega fa esplodere il pallone

Dopo Johnson e Macron anche Draghi dice no: "Difendere i campionati". Agnelli: andiamo avanti

L'INTERVISTA

Pagnoncelli, l'atalantino "Una frattura profonda"

ANTONIO BARILLÀ

Nando Pagnoncelli, presidente di Ipsos, il più importante istituto di ricerca e sondaggi italiano, è cresciuto davanti allo stadio di Bergamo. - P. 4

IL RACCONTO

Ma alla Playstation non gioca il Crotonese

GABRIELE ROMAGNOLI

Decaduta per abuso l'idea che il calcio sia metafora della vita, tocca adesso dire che non la precede e non la rispecchia (non in tempo reale), semplicemente la insegue. - P. 5

GIULIA ZONCA

Ora che il calcio scopre di potersi dire tutto in faccia forse smetterà di fingere. Mai stato un mondo troppo pacifico, ma sempre molto ambiguo: convenevoli, mezze frasi, sottintesi, battute, attese e in una sola notte i fronti opposti hanno spazzato via secoli di abitudini, cambiato il vocabolario e fatto entrare gli avvocati nella stanza dei bottoni. - P. 3 SERVIZI - PP. 2-5

IL CASO

LA SPOON RIVER DEI PROFUGHI MORTI

DOMENICO QUIRICO

I morti appartengono sempre a qualcuno. Eroi, martiri, simboli, rimorsi, ricordi, riepilogazioni del tempo pubblico e privato, amori, delusioni, dolori: ce li contendiamo i morti, che siano nostri o loro, da far rivivere nella memoria i primi, da cancellare nella maledizione gli altri. Nel fondo sempre c'è quella infedeltà tragica che rimproveriamo a chi ci ha abbandonato e che, svelandoci il dolore, in qualche modo ci impedisce di vivere. - P. 19



L'EMERGENZA COVID

I dubbi di Mantovani: "Ancora pochi vaccini, le riaperture preoccupano" Giovannianni annuncia: "In settembre cambiano gli orari di scuole e uffici"



Gli infermieri dell'ospedale Di Venere di Bari mostrano la scritta "ddl Zan" sulle tute anti Covid

SERVICES - PP. 9-13

TROPPO SPESSO È INDIRIZZATA ALLA CURA DEI MASCHI ADULTI

SE LA RICERCA IGNORA LA DIFFERENZA DI GENERE

ANTONELLA VIOLA

Nell'era della medicina di precisione o personalizzata, mentre si cerca di identificare il trattamento specifico per ogni paziente sulla base delle sue caratteristiche specifiche, paradossalmente si fa ancora fatica a capire che uomini e donne non sono uguali e che il genere ha un notevole impatto sulle patologie e sulla cura. - P. 37

LA STORIA

SCELTE XENOFOBE PER I CIVILI DANESI

KARIMA MOUAL

Su certi valori, sembrava che il vecchio continente l'avesse ormai introdotto come parte integrante della propria identità di cui andarne fieri ma allo stesso tempo da difendere costi quel che costi. Toccherà ricredersi perché quelli di oggi - e forse anche quelli a venire - sono tempi sempre più difficili per i diritti, la solidarietà e la difesa degli ultimi. A metterci sul banco di prova, sono i rifugiati, e a Nord dell'Europa, c'è un Paese, la Danimarca, che sta facendo calare la notte su centinaia di rifugiati siriani. CONTINUA A PAGINA 37



BUONGIORNO

La tempra di un leader

MATTIA FELTRI

Ho guardato due volte il video in cui Beppe Grillo sferra pugni al tavolo per reclamare l'innocenza del figlio Ciro, accusato di stupro e da due anni sospeso nel terrore dell'arresto o del processo. La prima volta ho intuito la disperazione di un padre offuscato, ma alla seconda la disperazione m'è sembrata farsi di lato per lasciare il primo piano a tutto lo sbagliato del mondo. Non c'era niente di perdonabile in quel video. Non c'era nessuna desolazione, nessuna parola dolente per una ragazzina, stuprata o no lo stabilirà un giudice, ma nel migliore dei casi finita al collo della bottiglia e fra le mani di quattro scagurati. Non c'era il bagliore di un pensiero, soltanto lo sbocco greve di un uomo che passa la vita cercando di consegnare forza con urla e vaffanculo ai suoi dozzinali pregiudizi.

zi. Non c'era lo stupore davanti all'inganno e all'autoinganno di essersi iscritti fra i buoni contro i cattivi per poi ritrovarsi di colpo dall'altra parte. Non c'era l'emersione di un minimo banale dubbio che quello che capita a suo figlio capita a cento altri ogni giorno, e che la lentezza, l'incertezza e cioè l'arbitrio della giustizia sono il disastro italiano, non quelle scemenze della casta e dei colletti bianchi per i quali il suo movimento ha ottenuto la fine della prescrizione, e sarà la millesima ingiustizia con cui si apparccherà soprattutto la tavola dei diseredati, come da sempre. Non c'era nulla di misericordioso, nulla di struggente, né di vero né di vivo, c'era lo strepito iracundo di un insolente preoccupato soltanto dai dintorni del suo ombelico, perché quella è la sua tempra di leader.



NOBIS
ASSICURAZIONI

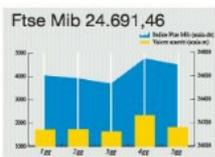
L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!
www.nobis.it

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRE VECCHIE BOTTIGLIE
IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli
Champagne

349 499 84 89
enoteca@compre.it





BORSA -0,21% 1€ = \$1,2035

BORSE ESTERE	Euro/Usa	7,8323
Dow Jones	34.090	▲
Nasdaq	13.899	▲
S&P 500	4.189	▲
Francoforta	16.368	▲
Zurigo	11.810	▲
Londra	7.200	▲
Parigi	6.887	▲
VALUTE	FUTURE	
Euro/Sterline	Euro/Rp	140,33
Euro/Usa	Euro/Doll	120,29
Euro/5,5	Euro/Mb	24,440

Il cda Creval e gli hedge chiedono all'Agricole di alzare ancora il prezzo d'opa

A loro parere la banca vale più di 12,2 euro per azione. Ma le quotazioni restano in linea con l'offerta dei francesi **Gualtieri a pagina 9**



José Neves (Farfetch): è l'alba di una svolta nel retail

Il ceo del gruppo illustra a MFF i piani con Richemont **Ferraro in MF Fashion**
Anno XXXIII n. 076
Martedì 20 Aprile 2021
€2,00 *Classedificatori*



Con MFF Magazine for Fashion n. 107 a € 5,20 (€ 3,20 + € 2,00). Con MFF Magazine Living n. 81 a € 5,20 (€ 3,20 + € 2,00). Con MFF Magazine n. 106 a € 5,20 + € 4,00. Spedite in A.P. art. 1-11. 40% (50% min.) - I.C.T. 045 - D.R. 4/2019/223

LA PRIMA TRANCHE SALVA-ITALIA

Super fondo Cdp da 24,5 mld

*Il governo ha deciso: tanto varrà lo stanziamento 2021 di **Patrimonio Destinato**. Il nuovo braccio della **Cassa** sarà usato per **aziende** con almeno 50 mln di ricavi. Intanto il **debito** pubblico viaggia senza freni: ormai è salito a **44 mila euro** a testa*

LA BCE IMPONE ALLE BANCHE 275 MILIARDI DI RISERVE IN PIÙ PER FRONTEGGIARE I RISCHI

COLOGNO CHIEDEVA 3 MILIARDI
Schiaffo a Mediaset: Vivendi deve pagare solo 1,7 milioni per il caso Premium

ASSICURAZIONI
Genovese fa un passo indietro: in vendita il suo 25% di Prima.it

LA SECESSIONE DEL TOP TEAM
Calcio, i governi e Bruxelles bocciano la Superlega. Ma la Juve fa +18%

LA MOBILITÀ ELETTRICA FA UN SALTO IN AVANTI.
Scopri l'App Acea e i-Mobility, trova e prenota le colonnine elettriche più vicine a te tra gli oltre 10.000 punti di ricarica abilitati in tutta Italia.

acea energia
PIÙ LUCE. PIÙ GAS. PIÙ TEL.

LUCE | GAS | E-MOBILITY

Il Piccolo

Trieste

Il presidente del Porto tra i relatori

Forza Italia dibatte online di sviluppo e innovazione E invita pure D'Agostino

il caso Non gli hanno certo reso la vita facile negli ultimi tempi, criticandolo prima per le aperture a Cina, Ungheria e Germania, poi per l' allarme sui rischi legati alla tassazione Ue sui Porti. E, addirittura, denunciando un «generale appiattimento sulla visione del presidente dell' **Autorità portuale di sistema** - parole del consigliere regionale Giuseppe Nicoli - che finirebbe per trasformare il Friuli Venezia Giulia in un immenso, quanto sterile, piazzale per il parcheggio e lo smistamento delle merci».

Eppure ieri gli esponenti di Forza Italia hanno lasciato da parte i "veleni" e invitato Zeno D'Agostino tra i relatori della tavola rotonda digitale "Da soglia a snodo: il Fvg alla sfida del futuro". Un appuntamento a cui hanno partecipato anche Michelangelo Agrusti, Giuseppe Bortolussi, Alberto Felice De Toni e Maurizio Maresca. Le conclusioni sono state affidate al coordinatore nazionale di Forza Italia, Antonio Tajani.

A riassumere i temi chiave del dibattito il senatore Franco Dal Mas: «La nostra regione, un tempo terra di confine, è oggi soglia verso l' Europa centrale e verso i Balcani.

Un luogo di attraversamento, ma con le potenzialità per diventare sempre più luogo di permanenza e di produzione. Molto ruota attorno allo sviluppo infrastrutturale del Fvg: infrastrutture digitali e materiali, a partire da quelle ferroviarie. Abbiamo il dovere, e come Forza Italia stiamo portando all' attenzione il tema a ogni livello, di fare il possibile perché l' alta velocità e l' alta capacità arrivino fino a qui e non si limitino all' asse nord-sud, con piccole deviazioni a ovest e a est. Il Fvg non dev' essere più solo luogo di passaggio, ma di produzione, non più soglia, ma snodo centrale a livello nazionale ed europeo».

«Le opportunità offerte dalle risorse europee - ha aggiunto al coordinatrice regionale Sandra Savino - sono tante, e non vanno sprecate.

La nostra regione ha potenzialità enormi, grandi come la sua storia e come la laboriosità dei suoi abitanti.».

--

convegno di forza italia

Le occasioni del Recovery plan per il futuro della regione

Udine Si è tenuto ieri mattina, in modalità a distanza, il convegno "Da soglia a snodo", primo appuntamento di una serie di incontri organizzati da Forza Italia del Friuli Venezia Giulia per contribuire al dibattito intorno al futuro della regione alla luce della crisi causata dal Covid e alle opportunità offerte dal Recovery Plan dell'Unione europea.

L'evento, promosso dal senatore Franco Dal Mas e impreziosito dall'intervento del coordinatore nazionale di Forza Italia Antonio Tajani, ha visto la partecipazione del presidente di Confindustria Alto Adriatico Michelangelo Agrusti, del presidente dell'Interporto di Pordenone Giuseppe Bortolussi, del presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale Zeno D'Agostino, dei docenti universitari dell'Università di Udine Alberto Felice De Toni e Maurizio Maresca, del vicepresidente della Giunta regionale Riccardo Riccardi, dell'assessore regionale alla Cultura Tiziana Gibelli, del presidente del Consiglio regionale Piero Mauro Zanin e del capogruppo di Forza Italia in Consiglio regionale Giuseppe Nicoli.

A tirare le fila del dibattito il senatore azzurro Franco Dal Mas: «La nostra regione, un tempo terra di confine, è oggi soglia verso l'Europa centrale e verso i Balcani. Un luogo di attraversamento, ma con le potenzialità per diventare sempre più luogo di permanenza e di produzione. Molto ruota attorno allo sviluppo infrastrutturale del Friuli Venezia Giulia: infrastrutture digitali e materiali, a partire da quelle ferroviarie. Abbiamo il dovere, e come Forza Italia stiamo portando all'attenzione il tema a ogni livello, di fare il possibile perché l'alta velocità e l'alta capacità arrivino fino a qui e non si limitino all'asse nord-sud, con piccole deviazioni a ovest e a est. Questo un primo, inderogabile obiettivo perché il Friuli Venezia Giulia non sia più solo luogo di passaggio, ma di produzione, non più soglia, ma snodo centrale a livello nazionale ed europeo», ha concluso Dal Mas.

«Le opportunità offerte dalle risorse europee - ha aggiunto al coordinatrice regionale di Forza Italia Sandra Savino - sono tante, e non vanno sprecate. La nostra regione ha potenzialità enormi, grandi come la sua storia e come la laboriosità dei suoi abitanti. Questo incontro va esattamente in questa direzione, così come gli incontri con tutte le categorie economiche e produttive che abbiamo in calendario: cogliere ogni occasione per contribuire a costruire sin da oggi il futuro della nostra regione».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Recovery plan, la priorità alle infrastrutture ferroviarie

INFRASTRUTTURE PORDENONE Fvg: da soglia a snodo: la regione non sia solo luogo di passaggio ma di produzione è stato questo tema del il convegno tenuto ieri (online) da Forza Italia Fvg. Primo appuntamento di una serie di incontri organizzati dal partito sul futuro del Friuli Venezia Giulia alla luce della crisi causata dal Covid e alle opportunità offerte dal Recovery Plan.

L'evento, promosso dal senatore Franco Dal Mas e impreziosito dall'intervento del coordinatore nazionale di Forza Italia Antonio Tajani, ha visto la partecipazione del presidente di Confindustria Alto Adriatico Michelangelo Agrusti, il presidente dell'Interporto di Pordenone Giuseppe Bortolussi, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino, i docenti universitari dell'Università di Udine Alberto Felice De Toni e Maurizio Maresca, il vicepresidente della Giunta regionale Riccardo Riccardi, l'assessore regionale alla Cultura Tiziana Gibelli, il presidente del Consiglio regionale Piero Mauro Zanin, Il capogruppo di Forza Italia in Consiglio regionale Giuseppe Nicoli.

A tirare le fila del dibattito il senatore azzurro Dal Mas: «La nostra regione, un tempo terra di confine, è oggi soglia verso l'Europa centrale e verso i Balcani. Un luogo di attraversamento ma con le potenzialità per diventare sempre più luogo di permanenza e di produzione. Molto ruota attorno allo sviluppo infrastrutturale: infrastrutture digitali e materiali, a partire da quelle ferroviarie.

Abbiamo il dovere, e come Forza Italia stiamo portando all'attenzione il tema a ogni livello, di fare il possibile perché l'Alta Velocità e l'Alta capacità arrivi fino a qui e non si limiti all'asse nord-sud, con piccole deviazioni a ovest e a est. Questo un primo, inderogabile obiettivo perché il Friuli Venezia Giulia non sia più solo luogo di passaggio, ma di produzione». «Le opportunità offerte dalle risorse europee - ha aggiunto al coordinatrice di Forza Italia Fvg Sandra Savino - sono tante, e non vanno sprecate. La nostra regione ha potenzialità enormi. Questo incontro va esattamente in questa direzione, così come gli incontri con tutte le categorie economiche e produttive che abbiamo in calendario: cogliere ogni occasione per contribuire a costruire sin da oggi il futuro della nostra regione».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Navi auto affondanti per bloccare la marea Presentato al Ministero il progetto Arca

L'ingegnere Antonio Ieno e il ricercatore Georg Umgiesser: «Nessun impatto, costi ridotti. Funziona in caso di emergenza»

ALBERTO VITUCCI

Navi autoaffondanti in bocca di **porto** per proteggere Venezia dalle alte maree. Torna di attualità il progetto "Arca", ideato a metà degli anni Duemila dall' imprenditore Antonio Ieno, all' epoca scartato in favore del Mose. Ora adeguato e inviato al Provveditorato alle Opere pubbliche e al ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini.

Possibile rimettere in discussione un progetto che ormai è giunto al 95 per cento di realizzazione? «Le difficoltà emerse negli ultimi tempi e l' aumento del livello del mare», dice l' ingegnere, «rendono di nuovo attuale la nostra idea. Di scarso impatto, economica e di grande efficacia.

Potrebbe funzionare anche in caso di guasti o di problemi alle paratoie del Mose».

Cos' è Arca? Scafi autoaffondanti per chiudere i varchi alle bocche di **porto**. Realizzati a Trieste, automazioni a cura della Siemens, progettazione idrauliche dell' ingegner Robis Camata. Potrebbero essere disposti in doppia fila, ricavandone all' interno conche di navigazione per consentire il transito delle navi. In estate potranno essere rimosse. Costo per le tre bocche id **porto**, circa un miliardi di euro. «Ma nessuna base in calcestruzzo, nessun sistema sofisticato sott' acqua», dice Ieno, «costi di manutenzione bassi».

Per movimentare le navi si utilizzerebbero grandi eliche che poi in fase operativa potrebbero essere utilizzate anche per pompare acqua dalla laguna al mare. «Interessante vedere cosa succede», dice il ricercatore del Cnr Georg Umgiesser, che ha collaborato al progetto, «il sistema sarebbe in grado di pompare fuori dalla laguna 30 metri cubi al secondo. Nel 1966 l' acqua dei fiumi aveva causato un sovrizzo di 48 centimetri del livello in laguna». Utopia? L' ingegnere ci crede. «Il nostro progetto Arca», dice, «si integra con quello per la difesa di San Marco, il progetto Papa. Non ci hanno ancora risposto. La difesa è poco costosa, 3-4 milioni».

Un' idea vista con favore anche da tecnici e ambientalisti. «Si potrebbe in quel modo sperimentare», dice Stefano Boato, «cosa succede rialzando il livello di profondità della bocca di **porto** di Lido.

Per fare questo bisogna però portare le grandi navi fuori dalla laguna».

Interesse alla proposta viene espresso anche dal professor Luigi D' Alpaos. «Ha degli aspetti molto utili», dice, «il sistema può aggiungere resistenza all' acqua che entra.

Ma soprattutto è interessante dal punto di vista della creazione della conca. E toglierebbe ogni dubbio sul pericolo delle risonanza. In caso di emergenza o di malfunzionamento delle paratoie potrebbe essere azionato d' urgenza, dicono, e in 15 minuti la nave sarebbe affondata. Su quanto poi il sistema influisca per ridurre le acque alte bisognerebbe studiare, sperimentare, avere dati. Purtroppo tutto questo andava fatto prima». Intanto Ieno fa sul serio. Ha registrato al protocollo del Provveditorato la sua proposta. «Adesso mi aspetto una risposta».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Violazione sicurezza, nave sequestrata nel porto di Savona

La nave portarinfuse 'Gottfried', di bandiera Vanuatu, è stata bloccata dalla Guardia Costiera nel porto di Savona. La nave, con tredici membri di equipaggio a bordo, proveniva dal porto di GeorgeTown (Sud Africa). Ieri è stata sottoposta a ispezione da parte del nucleo Port State Control della Capitaneria di Porto di Savona, nel corso della quale sono emerse gravi violazioni delle norme sulla sicurezza della navigazione, in particolare per quanto attiene la sicurezza e le dotazioni antincendio, la protezione dell'ambiente marino e la preparazione dell'equipaggio. Ora dovrà restare nello scalo fino all'avvenuto ripristino delle condizioni di sicurezza a bordo. «La detenzione della nave è una misura eccezionale ma talvolta necessaria per assicurare la salvaguardia della vita umana in mare e la sicurezza della navigazione - fanno sapere dalla Capitaneria savonese - Tale provvedimento, oltre a procurare delle evidenti perdite economiche, determina conseguenze negative per l'armatore».

Noli e i timori degli esercenti «Finiremo prigionieri delle auto»

L'emergenza coronavirus

Gli albergatori fanno già i conti: «Perderemo 5 milioni di euro»

L'assessorato alla sanità

Ansa

Savona, Vado

In porto a Savona sequestrata nave per violazioni sicurezza

(ANSA) - **SAVONA**, 19 APR - La nave portarinfuse 'Gottlieb', di bandiera Vanuatu, è stata bloccata dalla Guardia Costiera nel **porto** di **Savona**. La nave, con tredici membri di equipaggio a bordo, proveniva dal **porto** di GeorgeTown (Sud Africa). Oggi è stata sottoposta ad un' ispezione da parte del nucleo Port State Control della Capitaneria di **Porto** di **Savona**, nel corso della quale sono emerse gravi violazioni delle norme sulla sicurezza della navigazione, in particolare per quanto attiene la sicurezza e le dotazioni antincendio, la protezione dell' ambiente marino e la preparazione dell' equipaggio. Ora dovrà restare nello scalo fino all' avvenuto ripristino delle condizioni di sicurezza a bordo. "La detenzione della nave è una misura eccezionale ma talvolta necessaria per assicurare la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e dell' ambiente marino - fanno sapere dalla Capitaneria savonese - Tale provvedimento, oltre a procurare delle evidenti perdite economiche, determina delle conseguenze negative per l' armatore e per la società di gestione della nave". (ANSA).



Savona: domani alle 11 l'inaugurazione nel porto

Grimaldi, nuova nave green collegherà Italia e Spagna

GIÒ BARBERA

Giò Barbera Savona Un viaggio dalla Cina all' Italia per poi essere impiegata per il servizio ro-ro regolare che collega l' Italia (Livorno e Savona) alla Spagna (Barcellona e Valencia), come le gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno. Arriva in **porto** la Eco Savona che sarà inaugurata domani alle 11.

Una nave «green» della compagnia Grimaldi. Battente bandiera italiana, la nave è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi.

Può trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili, ed è dotata di una rampa di accesso a poppa che permette di caricare unità con un peso fino a 150 tonnellate.

Se le capacità di carico aumentano, le emissioni frenano: grazie all' adozione di soluzioni tecnologiche innovative che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave, a parità di velocità la Eco Savona consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata.

Inoltre, durante la sosta in banchina, è capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l' energia elettrica immagazzinata da batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh che, durante la navigazione, si ricaricano grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è dotata, poi, di motori controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l' abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

La nave è stata allestita nel cantiere di Jinling di Nanjing.

E' la quarta delle dodici unità ro-ro ibride ultra-moderne della serie Grimaldi Green 5th Generation (tre delle quali destinate a Finnlines).

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



L'analisi

Porti a lezione dal Nord la ricetta "green" per la ripartenza

I colossi europei puntano sullo sviluppo ma con strategie sostenibili la Liguria può riprendere la corsa scommettendo su merci e passeggeri

di Aldo Lampani Si legge su "Techeconomy 2030 digital transformation for sustainability" di come e quanto i porti del nord stiano cercando di darsi una nuova colorazione "green". E possibile? Riprendiamone uno scorcio: «Situata per tre quarti sotto il livello per mare, ma con una posizione logistica privilegiata, affacciata sul Mare del Nord e vicina ai delta dei fiumi Reno e Mosa, Rotterdam è il primo porto d'Europa, con 441 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2018. Nel suo gigantesco scalo portuale, profondo 40 chilometri, con distese di gru navali e container, lavora un esercito di 385mila persone. Nonostante l'aumento del traffico merci rispetto agli anni precedenti, nel biennio 2018 e 2019 il polo industriale portuale ha abbattuto le emissioni inquinanti del 14%, pari a 4,2 milioni di tonnellate. Dal 2005 al 2018 le sole raffinerie attorno al polo di Rotterdam hanno ridotto del 20% l'anidride carbonica, a fronte di un aumento della produzione del 4%». Dati assolutamente straordinaria.

Cambio culturale e di sostanza, ben finanziato, che avviene in corsa, mentre certo il porto non si ferma.

Un porto nel quale scalano quasi 20 mila navi al giorno. Ma non solo Rotterdam, anche Anversa sta cercando nuovamente in un'aria più pulita: «Il secondo porto europeo per merci movimentate è Anversa (con 212 milioni di tonnellate in un anno), a 80 chilometri dal mare aperto e attraversato dal fiume Schelda, rifornisce di prodotti che con camion e treni arrivano nel cuore dell'Europa. Oggi la sostenibilità domina gli investimenti: a partire dalla transizione energetica, con 69 turbine eoliche, e la costruzione dal 2022 di uno stabilimento che a regime sarà in grado di produrre 8mila tonnellate annue di metanolo usando la Co2 catturata».

Numeri importanti, ragionamento che va oltre la politica di giornata, nonostante Olanda e Belgio non se la stiano passando bene, anzi. Hanno problemi grandi forse più di quelli della nostra

Italia. E da noi? La Tav e Genova. Il rapporto è molto più stretto di quanto si pensi. Il contatto con le grandi vie ferroviarie, che sarà garantito dal terzo valico dei Giovi fino a Tortona, in Piana Padana, farà di Genova un porto molto più appetibile per il movimento container. Farà di Genova una città più pulita e vivibile. Farà di Genova una città di terziario avanzato, un centro direzionale di logistica, una città guida per il Mediterraneo. Il 90% delle merci nel mondo (manufatti o materie prime) e il 65% dei prodotti alimentari sono trasportati via mare. Nel Mediterraneo transita il 19% del traffico marittimo mondiale. Il problema dei porti è di cruciale interesse per tutti gli operatori del settore trasporti. In paesi europei dove il bene comune supera le beghe politiche l'interesse verso la rotaia va via via crescendo. Una recente ricerca di SeaIntel, società d'analisi sul trasporto marittimo, ripresa da "Trasporto Europa" afferma che la volatilità registrata dal settore del container «iniziata con la crisi macroeconomica, proseguirà per almeno altri quattro anni». L'instabilità riguarda soprattutto l'offerta e la domanda di stiva, un rapporto che cambia velocemente a causa delle condizioni mutevoli dell'economia globale. Ma che ha anche una causa definita come endemica. Negli ultimi 30 anni, infatti, la domanda di trasporto marittimo di container è cresciuta ad un tasso dell'8 -



9% annuo, a fronte della crescita annua dell' 11% della flotta mondiale. Percentuali che hanno inciso ed incidono ancora sui noli e sui costi generali di banchina. Dunque un mercato ondivago, difficile, che sceglie di volta in volta le flotte per il carico e i porti per mettere a terra. Genova, oggi hub " forte" dell' Alto



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Tirreno, è teoricamente pronta al proprio nuovo ruolo guida della portualità nazionale. Ma l'assunzione del ruolo deve a

venire in fretta. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Next Generation, la ricetta Spediporto per il futuro di Genova

Tra i temi al centro del progetto l'automazione, la digitalizzazione, la sostenibilità ambientale, l'adeguamento infrastrutturale e la creazione di nuove figure professionali

Una Green Logistics Valley che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia. È il grande progetto di Spediporto che si concretizza nella necessità di sviluppare automazione, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, adeguamento infrastrutturale, formazione e creazione di nuove figure professionali e di promuovere una radicale trasformazione del mercato del lavoro. Tutti questi sono temi che investiranno, con decisione, anche il futuro di **Genova**. Per questo Spediporto ha inteso con il suo evento pubblico assembleare intitolato NextGeneration incrociare, anche graficamente, il tema della Next Generation Eu con quello della Next GE, ovvero della prossima **Genova**, della **Genova** del futuro. Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre. "Questa è la ragione per cui, come Spediporto - afferma il presidente Alessandro Pitto - sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte: Il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiedo, è stato l'unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di euro". Ecco che in una città come **Genova** - sede di importanti aziende tecnologiche e di centri di ricerca di eccellenze - questo settore potrebbe essere la base di partenza per applicare modelli di sviluppo digitale elevandone al cubo le potenzialità in termini di competitività, attrattività e creazione di posti di lavoro altamente professionali. La Blu Economy si alimenta di merci, passeggeri, cantieristica, turismo, ma dovrà necessariamente essere sostenuta in futuro da un sempre crescente ruolo della smart technology. Non a caso diverse città portuali hanno creato incubatori di startup digitali che stanno riscuotendo un grande successo nella creazione di nuove società e nuovi modelli di business. PORTXL a Rotterdam, Pier01 a Barcellona, che conta 70 startup e 1000 addetti Port71 a Singapore **Genova** non può essere da meno, ritiene Spediporto. Per questo motivo all'evento, commenta Giampaolo Botta direttore generale di Spediporto, "abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il **Porto** di Barcellona che ha creato nella ZAL un'area ad altissimo valore aggiunto non solo per il **porto** ma per tutta la città e la Spagna" "Il progetto di sviluppo della Valpolcevera, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città - ricorda il presidente Pitto - è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una "smartizzazione" del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale." L'esperienza internazionale degli ultimi decenni ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante free zones estere, oltre a garantire un risparmio di



costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo. "La Zona Logistica Semplificata "rafforzata" del porto di Genova, proprio nell' ambito dell' innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera - sottolinea il DG Botta - può innescare non solo un progressivo incremento dell' offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall' emergenza sanitaria sulle Global Value Chains, che impongono una loro sapiente diversificazione". La connotazione del progetto pilota potrebbe avvalorare l' auspicabile scelta di arricchire la valenza catalizzatrice della Zona Logistica Semplificata anche mediante la creazione al suo interno di una zona franca doganale interclusa in ambito portuale ed immediatamente retroportuale. "La nostra idea - conclude Pitto - è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o nell' Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell' area inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività (tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali, etc..)".

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

L' autorità portuale si affida a un' azienda genovese

Nel terzo bacino le manovre simulate delle portacontainer

L.IV.

La Spezia L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale si affida a una azienda leader nelle "simulazioni" genovese per mettere virtualmente in campo prove di manovra di una portacontainer nel terzo bacino **portuale**.

L' operazione coinvolgerà l' area del molo Fornelli Est, dove è previsto l' atterraggio e accosto dei cargo. In quella zona il fondale è stato recentemente livellato, per garantire una profondità tale per accogliere navi portacontainer a pieno carico e sempre più grandi. A questo servono i dragaggi che il presidente Mario Sommariva ha confermato coinvolgeranno il canale di ingresso al golfo spezzino. In modo "chirurgico", solo dove necessario, e meno impattante possibile.

Ma a seguito dei livellamenti la corporazione dei piloti della Spezia ha segnalato all' ente di via del Molo la presenza di accumuli di materiale proprio lungo il canale di accesso al golfo. Con una incoerenza nelle profondità tra zona e zona, tra area di banchina e altri punti limitrofi. Per questo «risulta opportuno - si legge nella determina firmata dal segretario generale Francesco Di Sarcina - provvedere a eseguire alcune prove di manovra navale, utilizzando simulatori certificati in grado di modellare le condizioni geomorfologiche e meteomarine idonee agli scopi».

Per l' operazione l' Authority ha previsto una spesa di 12 mila euro più Iva. Una operazione preventiva anche alle future operazioni di dragaggio, per «verificare le attuali possibilità di accogliere navi portacontainer di nuova generazione», a fronte di un «gigantismo navale» che necessita di pescaggi sempre maggiori e di spazi di manovra sempre più consistenti. E che caratterizzerà sempre di più i traffici in un futuro assai prossimo.

Ma si tratta anche dell' urgenza di garantire la sicurezza della navigazione e degli accosti sotto banchina, criterio fondamentale per l' efficienza dello scalo spezzino. Per questo è stato affidato il servizio di simulazione di un accosto, con manovra di un cargo di grandi dimensioni, alla società Scenario Srl.

-- L.IV.



Citta della Spezia

La Spezia

Manovre simulate per accogliere in sicurezza le portacontainer

L'Adsp: "Il gigantismo navale ha determinato necessità di maggiori spazi e pescaggi".

La Spezia - Da un lato il completamento dei lavori di livellamento dei fondali del Molo Fornelli Est, dall'altro le segnalazioni, da parte della Corporazione piloti della Spezia, della presenza di accumuli di materiale lungo il canale di accesso al golfo: queste le ragioni che hanno portato l'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale a ritenere opportuna l'esecuzione di alcune prove di manovra navale all'interno del porto mercantile spezzino, da realizzarsi utilizzando simulatori certificati 'in grado di modellare le condizioni geomorfologiche e meteomarine idonee agli scopi', come si legge nella determina con cui, alla fine della scorsa settimana, l'ingegner Francesco Di Sarcina, segretario generale dell'**Adsp**, ha disposto l'affidamento del servizio. A occuparsi della simulazione di prove di manovra navale, comprensive di atterraggio ed accosto di navi portacontainer all'interno del terzo bacino portuale, sarà, per 12mila euro, la genovese Scenario srl, una delle società invitate a presentare il preventivo. 'Il gigantismo navale che ha caratterizzato l'evoluzione del trasporto merci negli ultimi anni - si osserva nell'atto dell'Autorità di sistema portuale - ha determinato necessità di maggiori pescaggi e di spazi di manovra sempre più consistenti', spiegando che è intenzione di Via del Molo 'verificare le attuali possibilità di accoglienza di navi portacontainer di nuova generazione nel rispetto delle condizioni di sicurezza della navigazione negli specchi acquei di competenza, nonché di programmare ogni eventuale intervento di competenza che dovesse essere richiesto per consentire dette manovre'.



La Spezia: inaugurato il nuovo parcheggio di Pagliari inserito nel progetto "Miglio Blu"

(FERPRESS) La Spezia, 19 APR È stato inaugurato alla presenza del Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, dell'assessore regionale alle infrastrutture Giacomo Giampedrone, dell'assessore ai lavori pubblici Luca Piaggi e dall'assessore allo sviluppo economico Genziana Giacomelli, il nuovo parcheggio di Pagliari che è inserito nel più ampio progetto del Miglio Blu, finanziato con fondi regionali pari a 1.175.000 di euro, con un contributo di 300mila euro dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale e 75 mila euro dal Comune della Spezia. Il Miglio Blu è uno dei progetti di punta dell'Amministrazione, finalizzato alla realizzazione di una delle linee di mandato, La Spezia capitale della nautica dichiara il Sindaco Pierluigi Peracchini. Oggi inauguriamo la prima tappa, ovvero il parcheggio di Pagliari che garantisce oltre cento posti auto a servizio del quartiere e dei lavoratori dei cantieri navali, con la consapevolezza che l'investimento interessa non solo le infrastrutture e i lavori pubblici, ma soprattutto lo sviluppo della Città e la formazione professionale attraverso un progetto ad ampio spettro di cui ringrazio sia l'Assessore ai Lavori Pubblici Luca Piaggi sia l'Assessore allo

Sviluppo Economico Genziana Giacomelli. La nautica per La Spezia è come l'automotive per Torino: un'eccellenza riconosciuta in Italia sulla quale è necessario puntare, proprio per dare impulso alla creazione sul nostro territorio di un distretto nautico ancora più rilevante a livello internazionale. Regione Liguria è al nostro fianco nella realizzazione di interventi di riqualificazione nell'area di viale San Bartolomeo e che interessano il tratto tra il ponte della Darsena di Pagliari fino al Muggiano, e nelle attività di comunicazione e branding, ma non solo. Il Miglio Blu è un volano economico senza precedenti attraverso un piano territoriale di formazione per lo sviluppo del territorio proprio grazie a risorse regionali. Investire sulla blue economy e sulla nautica significa investire sul nostro futuro: La Provincia della Spezia, infatti, è la prima in Italia per incidenza delle imprese dell'economia del mare, seconda per incidenza dell'occupazione e quinta per valore aggiunto generato da questo settore. Alla luce di questi dati, crediamo fortemente che per far ripartire l'economia del nostro territorio a seguito dell'emergenza Covid-19 sia necessario puntare su queste grandi potenzialità che offrono ulteriori opportunità nella formazione, nella ricerca, nella produzione e nei servizi. Il nuovo parcheggio garantirà circa 100 posti auto a servizio degli abitanti dei quartieri limitrofi e dei lavoratori dei cantieri navali presenti. Un'opera che ha consentito di riqualificare un'area abbandonata da decenni al degrado e che consentirà di liberare parte della strada di Viale S. Bartolomeo, recuperando così spazi utili per le altre opere oggetto del progetto Miglio Blu. Regione Liguria ha creduto e appoggiato sin dall'inizio il progetto di sviluppo e promozione di quest'area della città della Spezia, dove coesistono cantieri nautici che sono il fiore all'occhiello del settore a livello mondiale, importanti centri di ricerca internazionali come il CMRE della NATO e il CSSN della Marina Militare e un porto turistico del calibro di Porto Lotti. Per questo abbiamo finanziato con 1 milione e 175 mila euro la riqualificazione e valorizzazione di quello che vogliamo diventi un distretto di eccellenza a livello internazionale della nautica, anche in chiave turistica dichiara l'assessore regionale alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone. L'inaugurazione di oggi dell'area di parcheggio non è che il primo passo di questo significativo percorso, che porterà enorme valore aggiunto all'intero comprensorio, alla città a Spezia e a tutta la nostra regione. L'opera, eseguita grazie al fondo strategico di Regione Liguria, rappresenta una importante area di sosta per tutto il quartiere e il mondo del lavoro legato alla nautica che da tempo lamentavano la necessità di maggiori spazi di parcheggio. Ha dichiarato





FerPress

La Spezia

speditamente sia come opere, sia per creare una spiccata sinergia tra i portatori di interesse nel mondo della nautica. Il Miglio Blu non è solo infrastrutture ha dichiarato l'assessore Genziana Giacomelli. È anche ricerca, sviluppo e lavoro. Questo progetto darà un'opportunità ai nostri giovani di occupazione di qualità e per questo è in essere oggi il piano di formazione finanziato dalla Regione per circa 3 milioni di euro per formare giovani da inserire poi in aziende. Molti di essi stanno già facendo tirocini ed esperienza nelle aziende nautiche del territorio. L'inaugurazione di oggi rappresenta un primo concreto e tangibile segnale di quello che nei prossimi mesi si svilupperà come progetto di crescita economico importante e fondamentale per il nostro territorio. Finalità dei lavori è creare un nuovo distretto produttivo dedicato alla nautica e a tutte le attività ad essa connesse nell'area compresa tra il Molo Pagliari e il Muggiano, dove sono presenti diverse eccellenze del settore, importanti enti di ricerca internazionali, come il CMRE della NATO e il CSSN della Marina Militare e un porto turistico, Porto Lotti, in grado di offrire ogni servizio necessario ai diportisti. Ma non solo. Si tratta anche di una serie di interventi che avranno una ricaduta importante sui quartieri compresi nelle aree di intervento grazie ad una riqualificazione strutturale complessiva che consentirà maggiore decoro e servizi. L'area compresa fra Molo Pagliari e Muggiano, infatti, è una zona della Città che è stata per anni trascurata e densamente abitata e popolata dai lavoratori dell'indotto della nautica che, in quel tratto di strada, costituisce il fiore all'occhiello dell'economia della nostra Città e alla Città il Miglio Blu vuole restituire prestigio. Il Miglio Blu è un progetto fondamentale per l'Amministrazione che suggellerà La Spezia come capitale della nautica, realizzando così una delle linee di mandato del Sindaco.

Il Tirreno

Livorno

«Niente bagni e spogliatoi» Oggi sciopero alla Seatrag

L'Usb proclama lo sciopero per oggi alla Seatrag, «per l'assenza di bagni e spogliatoi da circa 5-6 anni». «Purtroppo mentre si parla di innovazione tecnologica e "porto del futuro" - spiegano i sindacalisti - ci sono ancora lavoratori che terminano il turno senza potersi cambiare o fare una doccia. Inoltre c'è la questione del contratto integrativo scaduto e non ancora rinnovato e la rotazione nei turni per evitare che vi siano dipendenti costretti da mesi ad operare sulle banchine praticamente solo la notte».

Su quest'ultimo punto nelle ultime settimane c'è stato un miglioramento - ammette l'Unione sindacale di base - «sulla questione bagni e spogliatoi abbiamo saputo che è in corso l'iter per la loro ubicazione in area portuale ma l'**Autorità** di **sistema**, nonostante le nostre sollecitazioni non ha dato risposte esaustive così come l'azienda stessa». Il 20 aprile scade la proroga che l'Asl medicina del lavoro ha dato all'azienda per ottemperare ai propri obblighi. Il sindacato si augura che l'azienda «non chieda ancora una volta una proroga, ma abbia la serietà di provvedere al rispetto delle leggi.

Successivamente andremo ancora una volta di fronte all'**Autorità** portuale per chiedere conto delle richieste ufficiali che il sindacato ha posto al nuovo Presidente durante l'ultimo presidio. Sarà l'occasione per capire se i nuovi vertici dell'Authority hanno veramente intenzione di intervenire a tutela dei lavoratori a differenza del passato».

--

Idrogeno, l' Alleanza europea supera i 1.000 membri

Soggetti italiani a quota 65 con Igi Poseidon, Nextchem, Pietro Fiorentini, Riello e Fondazione Bruno Kessler (articolo di Quotidiano Energia)

Redazione ANSA

Quotidiano Energia - Hanno superato quota 1.000 i membri della European Clean Hydrogen Alliance (Ech2A), l' iniziativa lanciata lo scorso luglio dalla Commissione Ue per raccogliere gli attori di tutta la filiera dell' idrogeno. Nell' ultima lista dei membri della Ech2A pubblicata dalla Commissione - aggiornata al 15 aprile e disponibile in allegato - figurano in particolare 10 nuovi soggetti italiani, che si aggiungono ai 55 che già figuravano nella precedente portando quindi il totale a 65. Spicca il forte coinvolgimento delle aziende, mentre quello delle istituzioni della Penisola resta limitato alle **Autorità di Sistema Portuale** di Livorno e Civitavecchia. Mancano del tutto tra i membri italiani dell' Alleanza anche le istituzioni finanziarie (nel complesso una ventina). Sul fronte dei centri di ricerca è da segnalare invece l' arrivo della Fondazione Bruno Kessler, mentre tra le associazioni la stessa Unem ha annunciato ieri il suo ingresso. Le nuove aziende che hanno aderito all' Alleanza sono invece Alma Cis, Giornano Controls, Gnutti Carlo, Igi Poseidon, Nextchem - Maire Tecnimont, Pietro Fiorentini, Riello e Siderforgerossi Group.



FEDEPILOTI - Darsena Europa, i Piloti del Porto: "il nostro contributo per un' opera più moderna e funzionale"

Da svariati anni si discute a Livorno di espandere il porto e costruire una nuova darsena, più ampia e profonda: la Darsena Europa. Il porto toscano infatti, terzo in Italia per tonnellate di merci transitate annualmente, non può accogliere le moderne navi portacontainer di grande tonnellaggio, quelle per intenderci superiori ai 350 metri di lunghezza e da oltre 20.000 TEU. Le difficoltà maggiori riguardano l'imboccatura, i canali di accesso, non sufficientemente larghi e soprattutto la profondità massima delle acque che attualmente è di 12 metri e non adeguata ai pescaggi delle grandi navi. Per fare un esempio, la Ever Given, la nave incagliata nelle scorse settimane nel Canale di Suez, è di 14,5 metri. Gli ultimi lavori di ampliamento del Porto di Livorno risalgono al 1981. L' inizio dei lavori per la nuova Darsena Europa (per una spesa che passa i 500 milioni di euro) sono previsti per l' inizio del 2022 e si presume che in 5 anni possano terminare e consegnare a Livorno, dopo circa 44 anni di attesa, un porto più moderno e funzionale che consentirebbe di gestire in un anno, secondo le stime, oltre 1 milione e mezzo di TEU. I nostri Piloti del Porto di Livorno sono una delle realtà più interessate da questo nuovo progetto. Nei prossimi anni saranno loro a gestire le manovre nella nuova Darsena e fino all' ultimo, sia con il vecchio Presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale Ing. Corsini che adesso con l' attuale, Dott. Guerrieri , hanno prestato il loro contributo tecnico nella stesura del progetto finale della Darsena Europa ottenendo, alcune importanti modifiche rispetto al disegno iniziale. Per comprendere meglio queste modifiche e cosa cambierà, lavorativamente parlando, per i Piloti del Porto, abbiamo chiesto al Capo Pilota della corporazione labronica, il com.te Simone Maggiani , di spiegarci meglio in cosa consiste questa storica "rivoluzione" che interesserà il porto, la città, la regione e l' Italia intera. Che contributo hanno dato i Piloti del Porto alla Darsena Europa? "Purtroppo, dopo un primo coinvolgimento iniziale, per alcuni anni non siamo stati molto considerati" - racconta Maggiani - Poi quando nel 2019 la AdSPAT è arrivata alla presentazione ufficiale del progetto siamo stati interpellati sempre tramite la Capitaneria e allora abbiamo detto la nostra considerando il fatto che quando i tempi di un progetto si allungano si rischia di partorire un opera già sorpassata. Ci siamo pronunciati in maniera decisa sull' argomento ed abbiamo innanzitutto chiesto di ridefinire la nave di progetto. In sintesi, da una prima contrapposizione iniziale si è in seguito instaurato un positivo rapporto di collaborazione con tutte le parti interessate e con il supporto costante dell' Ammiraglio Tarzia, allora Comandante del Porto di Livorno e la disponibilità dell' ing. Pribartz di Adsp siamo riusciti ad ottenere un ridimensionamento sostanziale di tutti gli spazi destinati all' evoluzione e all' ormeggio delle navi dentro quest' opera cosiddetta "light" Abbiamo anche attenuto l' ottimizzazione dell' ormeggio destinato al terminal contenitori definendo le migliore disposizione delle due grandi unità che possono essere li accomodate Tutto questo grazie alla nostra esperienza sul campo oltre ad utili suggerimenti del collega Donato di Gioia Tauro dove già manovrano queste classi di navi. Il nostro contributo, lo dico con soddisfazione è stato riscontrato nelle sessioni di sperimentazione in real time effettuate al Cetena di Genova che come sai si avvale della supervisione del C.te Lettich ex Capopilota ,altro collega con il quale ci siamo trovati in sintonia in tutte le delicate definizioni tecniche nautiche. Come, puoi comprendere, alla fine, è stato un gran gioco di squadra tra Piloti di lunga esperienza professionisti degli altri servizi tecnici (Rimorchiatori ed Ormeggiatori) e ovviamente le due autorità coinvolte Autorità Marittima e



AdSPAT" Perchè opera Light? "Il progetto ha subito negli anni diversi "ridimensionamenti" rispetto all' opera iniziale sia come



Informatore Navale

Livorno

investimento economico ma soprattutto come ampiezza dei terrapieni e piazzali delle aree a terra le cause delle revisioni sono state molteplici e sinceramente fuori dalle mie competenze, siamo stati testimoni passivi di tutte le rivisitazioni, nel frattempo le dimensioni di ogni genere di navi incrementava anno dopo anno, quindi avevamo già l'impressione che poi una volta definite le dighe esterne gli spazi acquei avrebbero dovuto essere rivisti e dimensionati per accogliere delle navi di grandezze significativamente incrementate rispetto a quelle di riferimento all'inizio del progetto nel 2012, vedi negli ultimi 10 anni la ormai famosa "economia di scala" ha fatto sì che i principali carriers si sfidassero al primato di teu trasportati, passando velocemente da navi di 330 X42 (8000 teu) a navi di 399x62 (24000 teu) Il "restyling" del layout finale della DE è stato necessario proprio per adeguarsi ai tempi e soprattutto risultare in conformità con le linee guida di riferimento in termini di sicurezza della navigazione". Il progetto adesso è terminato? "Possiamo dire con ragionevole certezza, anche alla luce delle ultime sessioni di simulazione e conseguenti variazioni di layout, che quello della Darsena Europa è un progetto moderno pressoché terminato e pronto a partire nella sua attuazione per accogliere prima possibile le navi di attuale utilizzo nel trasporto del contenitore, ovvero le navi portacontainer attualmente più grandi al mondo. Siamo molto soddisfatti del lavoro portato avanti fino ad oggi ed aver raggiunto questo ragguardevole risultato per niente scontato. Ora speriamo soltanto di non dover attendere 10 anni per la realizzazione" Nell'attesa della realizzazione della nuova Darsena, ci sono altre opere che aspettate da tempo per il miglioramento del **Porto** e di conseguenza della vostra attività? "Ci sono degli adeguamenti che attendiamo in **porto** da circa 20 anni, non pochi, parlo della strettoia del canale che porta al bacino di evoluzione legata alla realizzazione di un micro tunnel per far transitare l'oleodotto fino alla raffineria. È stato bloccato 3 anni fa per un problema tecnico ad uno dei pozzi di partenza del tunnel che ne ha ritardato il completamento, ma adesso i lavori sono ripresi e dovrebbe concludersi nel 2022 riuscendo così ad eliminare la strettoia (75 metri navigabili) e permettere di transitare più agevolmente con le classi di portacontenitori di dimensioni più grandi oltre a poter omogenizzare il pescaggio massimo consentito -12. Un'altra opera da noi sollecitata, già presa in considerazione da entrambe le Autorità, che condiziona ogni ipotesi di ulteriore aumento dimensionale delle navi è la parziale resecazione della diga Vegliaia la cui lunghezza attuale rende difficoltosa l'imboccatura per navi di LOA 330 metri". Scendendo maggiormente nel tecnico, che tipologia di navi potrà accogliere la Darsena Europa? "La Darsena Europa è stata originalmente impostata per accogliere diverse tipologie di navi, vado a memoria : cisterne, contenitori, RoRo e rinfuse. Invariate le dimensioni delle dighe esterne ed avendo poi incrementato i bacini acquei interni i programmi di utilizzo saranno probabilmente rivisti, sicuramente si realizzerà il terminal contenitori, che permetterà di ospitare due navi Neopanamax,(M-NPX) navi di 366 metri di lunghezza per 52 di larghezza (la massima classe che può transitare attualmente il Canale di Panama) ed anche Megamax 24 (MGX24). Queste sono le due classi che ci auguriamo di poter avere a **Livorno** per intercettare tutti i traffici maggiori ma soprattutto quelli per gli USA storicamente il mercato più interessante per i nostri terminalisti". Questi enormi cambiamenti modificheranno inevitabilmente anche l'attività lavorativa dei Piloti del **Porto**. Come vede la sua corporazione nei prossimi 10 anni? "Questi cambiamenti sicuramente porteranno altro lavoro, La DE in particolare, ci vedrà impegnati con unità di dimensioni ed inerzie a cui non siamo abituati, sarà un lavoro diverso dall'attuale sicuramente molto impegnativo, soprattutto i primi tempi richiederà un approccio molto conservativo e una adeguata fase di sperimentazione prima di definire i reali limiti operativi in ogni condizione. Sarà un momento di apprendimento importante che interesserà tutti i Piloti di questo **porto** da qui ai prossimi 10-20 anni. Dal punto di vista organico ci sarà da valutare un incremento della forza lavoro della Corporazione. Si parla infatti di una infrastruttura parallela a quella già esistente che porterà il **porto** di **Livorno** ad avvicinarsi a realtà già multiscalo come quella di Genova, sarà inevitabile dover avere a disposizione più personale dei servizi tecnici in generale e probabilmente anche mezzi, mi riferisco alle nostre pilotine ma anche ai

rimorchiatori. Inoltre, e concludo, diventerà veramente necessaria la costruzione di una Torre Servizi di altezza adeguata, al pari dei porti maggiori in Italia e nel mondo, da cui si possa gestire entrambe le infrastrutture, abbiamo già un bel progetto nostro, ora si tratta di trovare le finanze, ma questa è un' altra storia"



Contributo dei Piloti per la Darsena Europa

Nella stesura del progetto, ottenendo modifiche al disegno iniziale

Redazione

LIVORNO I Piloti del porto di Livorno hanno dato il loro contributo fattivo alla realizzazione del progetto della Darsena Europa, del quale si discute da svariati anni e che porterà all'espansione del porto, consentendo l'ormeggio a navi di maggiori dimensioni. Il porto toscano infatti, terzo in Italia per tonnellate di merci transitate annualmente, non può accogliere le moderne navi portacontainer di grande tonnellaggio, quelle per intenderci superiori ai 350 metri di lunghezza e da oltre 20.000 teu. Le difficoltà maggiori riguardano l'imboccatura, i canali di accesso, non sufficientemente larghi e soprattutto la profondità massima delle acque che attualmente è di 12 metri e non adeguata ai pescaggi delle grandi navi. Per fare un esempio, la Ever Given, la nave incagliata nelle scorse settimane nel Canale di Suez, è di 14,5 metri. Gli ultimi lavori di ampliamento del porto di Livorno risalgono al 1981. L'inizio dei lavori per la nuova Darsena Europa (per una spesa che passa i 500 milioni di euro) sono previsti per l'inizio del 2022 e si presume che in cinque anni possano terminare e consegnare a Livorno, dopo circa 44 anni di attesa, un porto più moderno e funzionale che consentirebbe di gestire in un anno, secondo le stime, oltre un milione e mezzo di teu. I Piloti del Porto di Livorno sono una delle realtà più interessate da questo nuovo progetto. Nei prossimi anni saranno loro a gestire le manovre nella nuova Darsena e fino all'ultimo, sia con il vecchio presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini che adesso con l'attuale, Luciano Guerrieri, hanno prestato il loro contributo tecnico nella stesura del progetto finale della Darsena Europa, ottenendo alcune importanti modifiche rispetto al disegno iniziale. Per comprendere meglio queste modifiche e cosa cambierà, lavorativamente parlando, per i Piloti del Porto, Fedepiloti ha chiesto al Capo Pilota della corporazione labronica, il com.te Simone Maggiani, di spiegare meglio in cosa consiste questa storica rivoluzione che interesserà il porto, la città, la regione e l'Italia intera. Che contributo hanno dato i Piloti del Porto alla Darsena Europa? Purtroppo, dopo un primo coinvolgimento iniziale, per alcuni anni non siamo stati molto considerati racconta Maggiani Poi quando nel 2019 la AdSPAT è arrivata alla presentazione ufficiale del progetto siamo stati interpellati sempre tramite la Capitaneria e allora abbiamo detto la nostra considerando il fatto che quando i tempi di un progetto si allungano si rischia di partorire un'opera già sorpassata. Ci siamo pronunciati in maniera decisa sull'argomento ed abbiamo innanzitutto chiesto di ridefinire la nave di progetto. In sintesi, da una prima contrapposizione iniziale si è in seguito instaurato un positivo rapporto di collaborazione con tutte le parti interessate e con il supporto costante dell'Ammiraglio Tarzia, allora Comandante del Porto di Livorno e la disponibilità dell'ing. Pribaptz di Adsp siamo riusciti ad ottenere un ridimensionamento sostanziale di tutti gli spazi destinati all'evoluzione e all'ormeggio delle navi dentro quest'opera cosiddetta light. Abbiamo anche ottenuto l'ottimizzazione dell'ormeggio destinato al terminal contenitori definendo la migliore disposizione delle due grandi unità che possono essere accomodate. Tutto questo grazie alla nostra esperienza sul campo oltre ad utili suggerimenti del collega Donato di Gioia Tauro dove già manovrano queste classi di navi. Il nostro contributo, lo dico con soddisfazione è stato riscontrato nelle sessioni di sperimentazione in real time effettuate al Cetena di Genova che come sai si avvale della supervisione del C.te Lettich ex Capopilota, altro



collega con il quale ci siamo trovati in sintonia in tutte le delicate definizioni tecniche nautiche. Come, puoi comprendere, alla fine, è stato un gran gioco di squadra tra Piloti di lunga esperienza professionisti degli altri servizi tecnici (Rimorchiatori ed Ormeggiatori) e ovviamente le due autorità coinvolte Autorità Marittima e AdSPAT Perché opera Light? Il progetto ha subito negli



Messaggero Marittimo

Livorno

anni diversi ridimensionamenti rispetto all'opera iniziale sia come investimento economico ma soprattutto come ampiezza dei terrapieni e piazzali delle aree a terra. Le cause delle revisioni sono state molteplici e sinceramente fuori dalle mie competenze, siamo stati testimoni passivi di tutte le rivisitazioni, nel frattempo le dimensioni di ogni genere di navi incrementava anno dopo anno, quindi avevamo già l'impressione che poi una volta definite le dighe esterne gli spazi acquei avrebbero dovuto essere rivisti e dimensionati per accogliere delle navi di grandezze significativamente incrementate rispetto a quelle di riferimento all'inizio del progetto nel 2012, vedi negli ultimi 10 anni la ormai famosa economia di scala ha fatto sì che i principali carriers si sfidassero al primato di teu trasportati, passando velocemente da navi di 330 X42 (8000 teu) a navi di 399x62 (24000 teu) Il restyling del layout finale della DE è stato necessario proprio per adeguarsi ai tempi e soprattutto risultare in conformità con le linee guida di riferimento in termini di sicurezza della navigazione. Il progetto adesso è terminato? Possiamo dire con ragionevole certezza, anche alla luce delle ultime sessioni di simulazione e conseguenti variazioni di layout, che quello della Darsena Europa è un progetto moderno pressoché terminato e pronto a partire nella sua attuazione per accogliere prima possibile le navi di attuale utilizzo nel trasporto del contenitore, ovvero le navi portacontainer attualmente più grandi al mondo. Siamo molto soddisfatti del lavoro portato avanti fino ad oggi ed aver raggiunto questo ragguardevole risultato per niente scontato. Ora speriamo soltanto di non dover attendere 10 anni per la realizzazione. Nell'attesa della realizzazione della nuova Darsena, ci sono altre opere che aspettate da tempo per il miglioramento del Porto e di conseguenza della vostra attività? Ci sono degli adeguamenti che attendiamo in porto da circa 20 anni, non pochi, parlo della strettoia del canale che porta al bacino di evoluzione legata alla realizzazione di un micro tunnel per far transitare l'oleodotto fino alla raffineria. È stato bloccato 3 anni fa per un problema tecnico ad uno dei pozzi di partenza del tunnel che ne ha ritardato il completamento, ma adesso i lavori sono ripresi e dovrebbe concludersi nel 2022 riuscendo così ad eliminare la strettoia (75 metri navigabili) e permettere di transitare più agevolmente con le classi di portacontenitori di dimensioni più grandi oltre a poter omogenizzare il pescaggio massimo consentito -12. Un'altra opera da noi sollecitata, già presa in considerazione da entrambe le Autorità, che condiziona ogni ipotesi di ulteriore aumento dimensionale delle navi è la parziale resecazione della diga Vegliaia la cui lunghezza attuale rende difficoltosa l'imboccatura per navi di LOA > 330 metri. Scendendo maggiormente nel tecnico, che tipologia di navi potrà accogliere la Darsena Europa? La Darsena Europa è stata originalmente impostata per accogliere diverse tipologie di navi, vado a memoria : cisterne, contenitori, RoRo e rinfuse. Invariate le dimensioni delle dighe esterne ed avendo poi incrementato i bacini acquei interni i programmi di utilizzo saranno probabilmente rivisti, sicuramente si realizzerà il terminal contenitori, che permetterà di ospitare due navi Neopanamax,(M-NPX) navi di 366 metri di lunghezza per 52 di larghezza (la massima classe che può transitare attualmente il Canale di Panama) ed anche Megamax 24 (MGX24). Queste sono le due classi che ci auguriamo di poter avere a Livorno per intercettare tutti i traffici maggiori ma soprattutto quelli per gli USA storicamente il mercato più interessante per i nostri terminalisti. Questi enormi cambiamenti modificheranno inevitabilmente anche l'attività lavorativa dei Piloti del Porto. Come vede la sua corporazione nei prossimi 10 anni? Questi cambiamenti sicuramente porteranno altro lavoro, La DE in particolare, ci vedrà impegnati con unità di dimensioni ed inerzie a cui non siamo abituati, sarà un lavoro diverso dall'attuale sicuramente molto impegnativo, soprattutto i primi tempi richiederà un approccio molto conservativo e una adeguata fase di sperimentazione prima di definire i reali limiti operativi in ogni condizione. Sarà un momento di apprendimento importante che interesserà tutti i Piloti di questo porto da qui ai prossimi 10-20 anni. Dal punto di vista organico ci sarà da valutare un incremento della forza lavoro della Corporazione. Si parla infatti di una infrastruttura parallela a quella già esistente che porterà il porto di Livorno ad avvicinarsi a realtà già multiscalco come quella di Genova, sarà inevitabile dover avere a disposizione più personale dei servizi tecnici in generale e probabilmente anche mezzi, mi

riferisco alle nostre pilotine ma anche ai rimorchiatori. Inoltre, e concludo, diventerà veramente necessaria la costruzione di una Torre Servizi di altezza adeguata, al pari dei porti maggiori in Italia e nel mondo, da cui si possa gestire entrambe le infrastrutture, abbiamo già un bel progetto nostro, ora si tratta di trovare le finanze, ma questa è un'altra storia .



Livorno, Maggiani: Essenziale il contributo dei piloti del porto per la nuova Darsena Europa

Livorno Da svariati anni si discute a Livorno di espandere il porto e costruire una nuova darsena, più ampia e profonda: la Darsena Europa. Il porto toscano, terzo in Italia per tonnellate di merci transitate annualmente, non può accogliere le moderne navi portacontainer di grande tonnellaggio, quelle per interderci superiori ai 350 metri di lunghezza e da oltre 20.000 Teu. Le difficoltà maggiori riguardano l'imboccatura, i canali di accesso, non sufficientemente larghi e soprattutto la profondità massima delle acque che attualmente è di 12 metri e non adeguata ai pescaggi delle grandi navi. Per fare un esempio, la Ever Given, la nave incagliata nelle scorse settimane nel Canale di Suez, è di 14,5 metri. Gli ultimi lavori di ampliamento del porto di Livorno risalgono al 1981. L'inizio dei lavori per la nuova Darsena Europa (per una spesa che supera i 500 milioni di euro) sono previsti per l'inizio del 2022 e si presume che in 5 anni possano terminare e consegnare a Livorno, dopo circa 44 anni di attesa, un porto più moderno e funzionale che consentirebbe di gestire in un anno, secondo le stime, oltre 1 milione e mezzo di Teu. In questa partita, i piloti del porto di Livorno giocheranno un ruolo centrale visto che nei prossimi anni saranno loro a gestire le manovre nella nuova Darsena e fino all'ultimo, sia con il vecchio presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini che adesso con l'attuale, Luciano Guerrieri, hanno prestato il loro contributo tecnico nella stesura del progetto finale della Darsena Europa ottenendo, alcune importanti modifiche rispetto al disegno iniziale. Per comprendere meglio queste modifiche e cosa cambierà per i piloti del porto dal punto di vista lavorativo, il capo pilota della corporazione labronica, il comandante Simone Maggiani, spiega quali saranno le prospettive di questa storica rivoluzione per il porto, la città, la regione e l'Italia intera. Che contributo hanno dato i piloti del porto alla Darsena Europa? Purtroppo, dopo un primo coinvolgimento iniziale, per alcuni anni non siamo stati molto considerati. Poi quando nel 2019 la AdSPAT è arrivata alla presentazione ufficiale del progetto siamo stati interpellati sempre tramite la Capitaneria e allora abbiamo detto la nostra considerando il fatto che quando i tempi di un progetto si allungano si rischia di partorire un'opera già sorpassata. Ci siamo pronunciati in maniera decisa sull'argomento ed abbiamo innanzitutto chiesto di ridefinire la nave di progetto. In sintesi, da una prima contrapposizione iniziale si è in seguito instaurato un positivo rapporto di collaborazione con tutte le parti interessate e con il supporto costante dell'ammiraglio Tarzia, allora Comandante del Porto di Livorno e la disponibilità dell'ing. Pribartz di **Adsp** siamo riusciti ad ottenere un ridimensionamento sostanziale di tutti gli spazi destinati all'evoluzione e all'ormeggio delle navi dentro quest'opera cosiddetta light. Abbiamo anche attenuato l'ottimizzazione dell'ormeggio destinato al terminal contenitori definendo le migliore disposizione delle due grandi unità che possono essere li accomodate. Tutto questo grazie alla nostra esperienza sul campo, oltre ad utili suggerimenti del collega Donato di Gioia Tauro. dove già manovrano queste classi di navi. Il nostro contributo, lo dico con soddisfazione è stato riscontrato nelle sessioni di sperimentazione in real time effettuate al Cetena di Genova che si avvale della supervisione del comandante Lettich, ex capo pilota ,altro collega con il quale ci siamo trovati in sintonia in tutte le delicate definizioni tecniche nautiche. Alla fine, è stato un gran gioco di squadra tra piloti di lunga esperienza professionisti degli altri servizi tecnici (rimorchiatori ed ormeggiatori) e ovviamente le due autorità coinvolte Autorità Marittima e AdSPAT Perché opera Light? Il progetto ha subito negli anni diversi ridimensionamenti rispetto all'opera iniziale sia come investimento economico ma soprattutto come ampiezza dei terrapieni e piazzali delle aree a terra .le cause delle revisioni sono state molteplici e sinceramente fuori dalle



Ship Mag

Livorno

mie competenze, siamo stati testimoni passivi di tutte le rivisitazioni, nel frattempo le dimensioni di ogni genere di navi incrementava anno dopo anno, quindi avevamo già l'impressione che poi una volta definite le dighe esterne gli spazi acquei avrebbero dovuto essere rivisti e dimensionati per accogliere delle navi di grandezze significativamente incrementate rispetto a quelle di riferimento all'inizio del progetto nel 2012, vedi negli ultimi 10 anni la ormai famosa economia di scala ha fatto sì che i principali carriers si sfidassero al primato di Teu trasportati, passando velocemente da navi di 330 X42 (8000 Teu) a navi di 399x62 (24000 Teu). Il restyling del layout finale della DE è stato necessario proprio per adeguarsi ai tempi e soprattutto risultare in conformità con le linee guida di riferimento in termini di sicurezza della navigazione. Il progetto adesso è terminato? Possiamo dire con ragionevole certezza, anche alla luce delle ultime sessioni di simulazione e conseguenti variazioni di layout, che quello della Darsena Europa è un progetto moderno pressoché terminato e pronto a partire nella sua attuazione per accogliere prima possibile le navi di attuale utilizzo nel trasporto del contenitore, ovvero le navi portacontainer attualmente più grandi al mondo. Siamo molto soddisfatti del lavoro portato avanti fino ad oggi ed aver raggiunto questo ragguardevole risultato per niente scontato. Ora speriamo soltanto di non dover attendere 10 anni per la realizzazione. In attesa della realizzazione della nuova Darsena, ci sono altre opere che aspettate da tempo per il miglioramento del porto e di conseguenza della vostra attività? Ci sono degli adeguamenti che attendiamo in porto da circa 20 anni, non pochi, parlo della strettoia del canale che porta al bacino di evoluzione legata alla realizzazione di un micro tunnel per far transitare l'oleodotto fino alla raffineria. È stato bloccato 3 anni fa per un problema tecnico ad uno dei pozzi di partenza del tunnel che ne ha ritardato il completamento, ma adesso i lavori sono ripresi e dovrebbe concludersi nel 2022 riuscendo così ad eliminare la strettoia (75 metri navigabili) e permettere di transitare più agevolmente con le classi di portacontenitori di dimensioni più grandi oltre a poter omogenizzare il pescaggio massimo consentito -12. Un'altra opera da noi sollecitata, già presa in considerazione da entrambe le Autorità, che condiziona ogni ipotesi di ulteriore aumento dimensionale delle navi è la parziale resecazione della diga Vegliaia la cui lunghezza attuale rende difficoltosa l'imboccatura per navi di LOA > 330 metri. Scendendo maggiormente nel tecnico, che tipologia di navi potrà accogliere la Darsena Europa? La Darsena Europa è stata originalmente impostata per accogliere diverse tipologie di navi, vado a memoria : cisterne, contenitori, RoRo e rinfuse. Invariate le dimensioni delle dighe esterne ed avendo poi incrementato i bacini acquei interni i programmi di utilizzo saranno probabilmente rivisti, sicuramente si realizzerà il terminal contenitori, che permetterà di ospitare due navi Neopanamax,(M-NPX) navi di 366 metri di lunghezza per 52 di larghezza (la massima classe che può transitare attualmente il Canale di Panama) ed anche Megamax 24 (MGX24). Queste sono le due classi che ci auguriamo di poter avere a Livorno per intercettare tutti i traffici maggiori ma soprattutto quelli per gli USA storicamente il mercato più interessante per i nostri terminalisti. Questi enormi cambiamenti modificheranno inevitabilmente anche l'attività lavorativa dei Piloti del Porto. Come vede la sua corporazione nei prossimi 10 anni? Questi cambiamenti sicuramente porteranno altro lavoro, La DE in particolare, ci vedrà impegnati con unità di dimensioni ed inerzie a cui non siamo abituati, sarà un lavoro diverso dall'attuale sicuramente molto impegnativo, soprattutto i primi tempi richiederà un approccio molto conservativo e una adeguata fase di sperimentazione prima di definire i reali limiti operativi in ogni condizione. Sarà un momento di apprendimento importante che interesserà tutti i Piloti di questo porto da qui ai prossimi 10-20 anni. Dal punto di vista organico ci sarà da valutare un incremento della forza lavoro della Corporazione. Si parla infatti di una infrastruttura parallela a quella già esistente che porterà il porto di Livorno ad avvicinarsi a realtà già multiscalo come quella di Genova, sarà inevitabile dover avere a disposizione più personale dei servizi tecnici in generale e probabilmente anche mezzi, mi riferisco alle nostre pilotine ma anche ai rimorchiatori. Inoltre, e concludo, diventerà veramente necessaria la costruzione di una Torre Servizi di altezza adeguata, al pari dei porti maggiori in Italia e nel mondo, da cui si possa

gestire entrambe le infrastrutture, abbiamo già un bel progetto nostro, ora si tratta di trovare le finanze, ma questa è un'altra storia



Shipping Italy

Livorno

I piloti di Livorno annunciano l'arrivo delle portacontainer Megamax 24 con la Darsena Europa

In attesa di capire se e quando partiranno in concreto i lavori per la realizzazione del nuovo terminal container del porto di Livorno, la Corporazione piloti dello scalo toscano ha annunciato che anche le più grandi navi portacontainer oggi e domani in circolazione sui mari potranno essere accolte. In una comunicazione pubblicata da Fedepiloti, il Capo Pilota della corporazione livornese, com.te Simone Maggiani, con il contributo del com.te Massimiliano Lupi, ha spiegato che il terminal contenitori permetterà di ospitare due navi Neopanamax, di 366 metri di lunghezza per 52 di larghezza (la massima classe che può transitare attualmente il Canale di Panama), e anche Megamax 24. Vale a dire le navi che oggi hanno una capacità pari a 24.000 Teu. Queste sono le due classi che ci auguriamo di poter avere a Livorno per intercettare tutti i traffici maggiori ma soprattutto quelli per gli Usa, storicamente il mercato più interessante per i nostri terminalisti aggiungono i piloti dello scalo toscano. Precisando però che, rispetto ai primi progetti originari, sono invariate le dimensioni delle dighe esterne, e avendo poi incrementato i bacini acquei interni i programmi di utilizzo saranno probabilmente rivisti. La Darsena Europa è stata originalmente impostata per accogliere diverse tipologie di navi, vado a memoria: cisterne, contenitori, ro-ro e rinfuse. Sicuramente si realizzerà il terminal contenitori. La nuova infrastruttura porterà con sé anche nuovi investimenti per i servizi tecnico-nautici: Dal punto di vista organico ci sarà da valutare un incremento della forza lavoro della Corporazione. Si parla infatti di un'infrastruttura parallela a quella già esistente che porterà il porto di Livorno ad avvicinarsi a realtà già multiscalo come quella di Genova. Sarà inevitabile dover avere a disposizione più personale dei servizi tecnici in generale e probabilmente anche mezzi, mi riferisco alle nostre pilotine ma anche ai rimorchiatori sono le parole di Maggiani. Che preannuncia poi anche la necessità di costruire una Torre Servizi di altezza adeguata, al pari dei porti maggiori in Italia e nel mondo, da cui si possa gestire entrambe le infrastrutture. Abbiamo già un bel progetto nostro, ora si tratta di trovare le finanze, ma questa è un'altra storia.



La proposta per Africano È il giorno del presidente

Attesa oggi a palazzo Raffaello la lettera del ministro Giovannini da controfirmare La Mancinelli amara: «Così è stato smontato un pezzo di Marche che funzionava»

IL RETROSCENA E' il giorno della nomina del nuovo presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale Adriatico Centrale.

Così fonti non ufficiali hanno confermato da villa Patrizi, sede romana del ministero delle Infrastrutture: la proposta formale del ministro Giovannini è attesa oggi a palazzo Raffaello di Ancona e palazzo Silone dell' Aquila, sedi rispettivamente della Regione Marche e della Regione Abruzzo.

La controfirma Dopo la controfirma dei due governatori, Matteo Africano, ingegnere di 43 anni, attuale componente del Comitato di gestione dell' **autorità** portuale Tirreno centrale (Civitavecchia), prenderà le redini di Molo Santa Maria ad Ancona. Il weekend è trascorso tra qualche pensiero laterale per il mancato arrivo della lettera del ministro ma ieri a ora di pranzo si sono diradate le ultime nebbie. Giovannini ha altre cinque nomine da fare per le sedi vacanti di **Autorità** portuale (Gioia Tauro, Catania-Augusta, Bari, Cagliari e Civitavecchia) e l' idea era quella di farle partire in soluzione unica.

Il fronte politico Anche sul fronte politico si sono spenti gli ultimi tentativi: sembra che la Lega, in maniera abbastanza sotterranea, abbia provato un sondaggio light presso il viceministro del Mit, Alessandro Morelli. Così come il Pd ha già da sabato depresso le armi. Prima ad accendere le polveri della polemica è stato Gariglio, deputato torinese in Commissione trasporti (molto legato a Eugenio Duca): «Posso dire che in tutti i casi in cui non vi erano problemi di equilibri politici e il candidato uscente aveva dato buona prova di sé, il candidato uscente è stato riconfermato - ha detto Gariglio - Ebbene, il presidente Acquaroli ha posto un netto veto sulla nomina di Giampieri, sia quando ministro era De Micheli, sia ora con Giovannini. Ho personalmente appurato questo fatto».

La versione di Acquaroli Acquaroli sulla vicenda non parla ma ha fatto passare il messaggio di non aver mai posto veti su Giampieri. Una lettura che prova a sminuire polemiche e alleggerire il carico di responsabilità che aspetta Africano. Come che si chiami - richiesta di discontinuità o di competenze portuali - la scelta è ormai chiusa. E sul punto ieri è giunta anche la parola finale della sindaca di Ancona, Valeria Mancinelli. Molto amaramente, ha detto che è «stato un errore aver smontato un pezzo importante della capacità delle Marche di essere protagonista».

Una scelta che potrebbe far diminuire la capacità di farsi sentire con una sola voce livello nazionale. La governance del porto, con consenso ampio nel cluster marittimo e che esprimeva personalità come quella di Giampieri - ha detto - e non è una questione di residenza, era ed è pezzo importante della classe dirigente marchigiana.

Mentre qualunque pezzo di classe dirigente che viene da fuori è un' altra cosa».

Andrea Taffi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nomina dell' Autorità di sistema

Il sindaco Mancinelli: «Porti, Marche colpite»

Il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli (foto) è contrariata dalla mancata riconferma di Rodolfo Giampieri al vertice dell' **Autorità di sistema portuale** Adriatico centrale, che sarà guidata da Matteo Africano dell' **Authority** di Civitavecchia: «Indebolita la forza contrattuale delle Marche».

«Un buon clima per l'export»
Biologia, Mesi Confezionatori nel 2020 tra i mesi rodocapotti in quanto a fatturato all'estero

Ricerca a sviluppo: ripresa 7,10% dei ricavi

Treno a idrogeno sulle ferrovie emiliane

Futuro del presidente: «Restiamo preoccupati»



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Regione, che errore il veto su Giampieri»

Il sindaco Mancinelli bacchetta il governatore Acquaroli sulla scelta di non appoggiare subito il presidente uscente dell' Authority

«Il veto su Rodolfo Giampieri è stato un errore commesso dal presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli, e dal suo collega dell' Abruzzo. Aver smontato un pezzo importante della capacità delle Marche di essere protagonista potrebbe far diminuire la capacità di farsi sentire con una sola voce a livello nazionale». A margine della presentazione della nuova strategia turistica adottata dalla sua giunta, la sindaca di Ancona, Valeria Mancinelli, ha criticato la mossa politica di non riconfermare Rodolfo Giampieri al vertice dell' **Autorità** di **sistema** portuale del Mare Adriatico centrale, dando l' incarico (anche se non c' è ancora nulla di ufficiale) a Matteo Africano: «Fermo restando che siamo pronti a collaborare al massimo con l' ingegnere romano - ha aggiunto la Mancinelli parlando del manager di 43 anni membro del Comitato di gestione dell' Authority di Civitavecchia - Di ufficiale ancora non c' è nulla, ma è ormai assodato il passaggio di consegne. Del resto le dichiarazioni dell' onorevole Gariglio, della Commissione trasporti chiamata a dare parere su nomine, vanno in quel senso. Il Ministro sarebbe stato d' accordo a rinnovare l' incarico a rinnovare l' incarico a rinnovare l' incarico. Non è problema di dove uno è nato, una questione di residenza, ma Giampieri era ed è un pezzo importante della classe manageriale marchigiana.

Mentre qualunque pezzo di classe dirigente che viene da fuori è un' altra cosa. Temo un ulteriore indebolimento della capacità delle Marche di avere forza contrattuale fuori della regione. Se questo ha come primo protagonista la Regione e il presidente della Regione non è un buon segno».

Gioco forza le due istituzioni, Comune e Regione, dovranno comunque lavorare e anche collaborare, nonostante i colori diversi. Come accennato, la Mancinelli ha garantito totale collaborazione con il governo regionale e tocca da vicino un argomento: «Per noi non cambia nulla - precisa la Mancinelli - presto ci troveremo ad affrontare temi comuni, penso all' Uscita a Nord dal porto. Credo che per quell' argomento, come per altri, conti l' unione di intenti per arrivare ad un risultato che potrebbe essere importante per Ancona e per le Marche. No, non penso che la decisione sulla presidenza dell' **Autorità** portuale di Ancona possa inficiare future decisioni, almeno da parte mia e della mia giunta. Non mi piace ragionare tenendo conto di governi presunti amici o presunti nemici, di solito mi regolo su comportamenti concreti. Con la Regione abbiamo avuto momenti di positiva collaborazione e di buona collaborazione. Non mi piace ripetersi, senza pregiudizi».

Pierfrancesco Curzi.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Authority, prima il progetto poi la scelta del manager»

L' ex viceministro Mario Baldassarri: «Lo scalo marittimo al centro del polo della logistica e dei trasporti, dopo si individua chi sarà capace di realizzarlo»

La nomina del nuovo presidente dell' **Autorità** di **Sistema portuale** del Medio Adriatico, con sede ad Ancona, sta creando numerosi mal di pancia. Uno scontro che, al momento, non ha nessun vincitore visto che il ministro Giovannini ancora non ha scelto nessuno dei tre nominativi che avevano presentato la domanda: l' uscente Rodolfo Giampieri, Matteo Africano dell' **Authority** di Civitavecchia e Francesco Messineo di quella di Napoli.

Ma a riportare la vicenda su un altro livello, che si allontana dalla mera scelta di un candidato, è l' ex viceministro Mario Baldassarri: «Qui non è un problema di nomi, ma di progetti. Si tratta di capire il mandato che viene affidato al nuovo presidente in termini progettuali e strategici».

Professore ma a quali progetti si riferisce?

«Bisogna partire dalla geografia e dalla storia. Basta guardare qualche mappa e ricordare la storia. L' asse al centro dell' Adriatico parte da Ancona che si trova sullo stesso parallelo di Civitavecchia. Quindi il collegamento tra Adriatico e Tirreno non può che essere da Ancona. La storia, allo stesso tempo, ci dice che l' imperatore Traiano il porto lo fece ad Ancona e non a Ortona e Pescara. Nel capoluogo delle Marche trovò un porto naturale con il famoso gomito che ha dato il nome alla città e ne è il simbolo. Quindi con tutto l' affetto che posso avere, Pescara è un porto canale e Ortona è un porticciolo».

Ma Ancona su cosa deve poggiare?

«Qui siamo davanti a un problema di strategie Europee e italiane, non solo regionali. E' evidente che occorre un polo logistico e trasportistico al centro dell' Italia che implica tre condizioni specifiche».

Quali?

«La prima è la totale integrazione tra porto, aeroporto e interporto con la sub condizione che occorre l' uscita dallo scalo marittimo che vada in galleria e colleghi direttamente il porto con l' autostrada. Ma questo polo infrastrutturale al centro dell' Italia con il corridoio 9 europeo ha bisogno anche del resto».

Si riferisce alla ferrovia?

«Certo. Occorre l' alta velocità Bologna-Lecce, quindi nord-sud, e l' alta capacità da Falconara a Orte fino a Civitavecchia, da est a ovest. Questo presuppone anche la realizzazione di un progetto ormai di 20 anni fa con l' arretramento della ferrovia da Marina di Montemarcano a Passo Varano con la stazione regionale di Aspio liberando la città di Ancona. La linea poi dall' Aspio al porto c' è già. In questo modo si ottiene anche un vantaggio per Ancona che libera la costa fino a Marina di Montemarcano con 20 chilometri di spiaggia».

E arriviamo alla scelta del presidente dell' **Authority**.

«Appunto, messo nero su bianco che questo deve essere il progetto con Ancona al centro, allora diventa cruciale anche il ruolo dell' Autorità **portuale** per il contributo che può dare. E da qui la scelta di una persona con capacità professionali e manageriale che possa fare la sua parte all' interno di



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

quel progetto.

Insomma volare alto per atterrare bene. Se invece discutiamo di galline non andiamo da nessuna parte».

Il professore Baldassarri ribalta quindi il punto di vista partendo da un accordo tra Governo e Regione sul progetto complessivamente il nome del nuovo presidente dovrà arrivare dopo. E in tutto questo il manager Africano ieri dovrebbe essere stato confermato nel comitato di gestione dell' **Autorità** di Civitavecchia indicato dalla sindaca di Roma Virginia Raggi.

Alfredo Quarta.

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Giampieri out dall' Ap, Mancinelli: "Grave errore il veto di Acquaroli"

Giampieri out dall' Ap, Mancinelli: «Grave errore il veto di Acquaroli» ANCONA - La sindaca spara a zero sul passaggio di consegne alla guida dell' **Autorità portuale**, dove a prendere le redini sarà l' ingegnere Matteo Africano: «Un punto di caduta della capacità della classe dirigente marchigiana di essere tale. Temo un ulteriore indebolimento della nostra regione di avere forza contrattuale a livello nazionale» 19 Aprile 2021 - Ore 16:15 **Rodolfo**

Giampieri con la sindaca di Ancona, Valeria Mancinelli di Martina Marinangeli Fuori **Rodolfo Giampieri**, dentro Matteo Africano. Il ministero delle Infrastrutture non ha ancora inviato la documentazione ufficiale, ma il passaggio di consegne alla guida dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale** sembra ormai cosa fatta. All' attuale presidente, da mesi in regime di prorogatio, succederà l' ingegnere che dal 2017 ad oggi ha rappresentato Roma nel Comitato di gestione dell' Ap del mar Tirreno Centro-Settentrionale (porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta). Una decisione, politica ancor prima che tecnica, che ad Ancona è piaciuta molto poco. « C' è stato un veto delle Regioni Marche ed Abruzzo (entrambe battenti bandiera

Fratelli d' Italia, e dunque con governatori poco inclini a benedire un altro mandato a chi è percepito come troppo vicino al Pd, ndr) sulla riconferma di **Giampieri** e ne abbiamo avuto conferme autorevoli - non usa giri di parole la sindaca dorica Valeria Mancinelli -: sabato c' è stata una dichiarazione dell' onorevole Gariglio (che fa parte della Commissione trasporti, chiamata a dare il parere sulle nomine) nella quale diceva di aver avuto contezza del fatto che il ministro sarebbe stato pronto a riconfermare **Giampieri**, ma ha avuto il veto dei due presidenti. Credo sia stato un errore». E nell' argomentare le motivazioni di questa posizione, spara a zero su Palazzo Raffaello: «A proposito della capacità delle Marche di parlare con una sola voce e farsi sentire anche a livello nazionale, aver smontato un pezzo importante della capacità di questa regione di essere protagonista (ovvero la governance del porto, che aveva avuto l' ampio consenso dell' intero cluster marittimo) va in senso contrario. **Giampieri** era ed è un pezzo importante della classe dirigente marchigiana. Il problema non è dove uno è nato o dove ha la residenza anagrafica, ma è evidente che chiunque venga da fuori, è un' altra cosa. Temo un ulteriore indebolimento della capacità delle Marche di avere forza contrattuale a livello nazionale. Detto questo, lavoreremo con tutta la cooperazione possibile con il nuovo presidente, ma penso sia stato un punto di caduta della capacità della classe dirigente marchigiana di essere tale. E se questa cosa ha come primi protagonisti la Regione ed il suo presidente, non è un buon segno», la chiosa al vetriolo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Digitalizzazione nel porto di Ancona

Per ottimizzare il traffico dei mezzi in imbarco e sbarco dai traghetti

Redazione

ANCONA La digitalizzazione nel porto di Ancona è al centro di un progetto che vede protagonisti l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale. I due Enti, infatti, hanno realizzato nello scalo dorico un progetto innovativo per la digitalizzazione delle procedure di controllo con lo scopo di ottimizzare il traffico dei mezzi in imbarco e sbarco dai traghetti. L'intervento sulla digitalizzazione nel porto dorico sarà illustrato mercoledì 21 Aprile alle ore 10.45 nella Sala Marconi dell'Autorità di Sistema portuale ad Ancona. Il programma della conferenza stampa prevede gli interventi di Franco Letrari, direttore interregionale per Emilia Romagna e Marche dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; Matteo Paroli, segretario generale dell'AdSp del Mare Adriatico centrale; Claudio Bolognese, generale di Brigata, comandante provinciale di Ancona della Guardia di Finanza; Roberto D'Arminio, direttore dell'Ufficio dell'Agenzia delle Dogane di Ancona; Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale; Laura Castellani, direttore Organizzazione e Digital Transformation Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; contrammiraglio Enrico Moretti, Direttore Marittimo delle Marche e comandante del porto di Ancona; Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona. Per chi volesse è possibile collegarsi con Zoom: <https://zoom.us/j/91536949526?pwd=d0xqWWpxQnBwTTJmRXBUMjViZS9MQT09>



Nave scarica 10 mila tonnellate di alluminio: è record per il porto

GAETA Cambia passo e si rafforza il porto di Gaeta, dove nei giorni scorsi è arrivata dalla Spagna la nave Stellar Maestro, con un carico di 10 mila tonnellate di alluminio destinato a impianti di produzione del territorio. Si tratta di un nuovo record per il porto commerciale gaetano. L'azione promozionale dell' **Autorità di sistema** del Mar Tirreno centro-settentrionale, unita a quella della impresa Intergrupp che ha fatto arrivare nel Golfo l'imponente traffico di alluminio, vede così raggiungere i primi risultati in virtù dei nuovi spazi e delle nuove infrastrutture dello scalo. Il presidente dell' **Autorità** portuale Pino Musolino commenta soddisfatto l'iniziativa: Stiamo creando le giuste condizioni per una reale crescita dei nostri porti, grazie a imprese con visioni e strategie di sviluppo chiare come Intergrupp. Il nostro compito istituzionale è quello di creare il giusto contesto perché gli imprenditori possano fare al meglio il loro lavoro, ponendo le basi per lo sviluppo attuale e futuro dell'area portuale. Questo è un primo, ottimo risultato che rende tutti particolarmente orgogliosi. Nasce intanto la comunità logistica dei porti laziali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, il progetto europeo denominato Yep Med, che imposterà la piattaforma per la gestione della cooperazione tra le parti firmatarie con l'obiettivo di contribuire alla crescita economica del settore della logistica e dei trasporti nel bacino di utenza dell' **Autorità** Portuale. Sono una ventina, al momento, gli operatori e gli enti che hanno aderito, testimoniando la fiducia sia sul progetto che sull'operato dell'ente.

Oggi alle 18, infine, il presidente dell'Adsp Pino Musolino parteciperà all'incontro in videoconferenza organizzato dal Pd sul tema dell'economia del mare: interverranno il senatore Salvatore Margiotta, i presidenti delle Province di Latina e Frosinone, Medici e Pompeo, i consiglieri regionali Enrico Forte e Salvatore La Penna e il segretario provinciale Claudio Moscardelli.

S.Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Scarse risorse destinate a Civitavecchia: il Forum porto, servizi e logistica alza la voce

Recovery Plan, grido d'allarme del Pd

«Preoccupa l'assordante silenzio delle istituzioni territoriali»

«Civitavecchia non può essere fuori dai fondi del Recovery Plan». È il grido d'allarme che arriva dal Forum Pd porto, servizi e logistica. «Questa è la notizia che sembra concretizzarsi man mano che si avvicina la votazione del Recovery in Parlamento, fissata per il 30 aprile - hanno spiegato - qualora queste informazioni rispondessero a verità, sarebbe un fatto assolutamente grave e sarebbe un ennesimo passo indietro rispetto al tanto decantato rilancio del sistema portuale del nostro territorio. Ci risulta infatti che dei 3 miliardi di euro destinati ai porti (cifra che riteniamo tra l'altro insufficiente), soltanto circa 100 milioni di euro siano previsti complessivamente per i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, a fronte di risorse destinate ad altri porti del paese con stanziamenti molto più importanti». Una distribuzione di risorse che il Forum giudica sbagliata e paradossale, considerando che Civitavecchia risulta essere uno dei porti maggiormente colpiti dalla pandemia, a causa della sua vocazione quasi esclusivamente turistica. «Riteniamo questa l'ennesima condanna del nostro territorio - aggiungono - così come sentiamo assordante il silenzio da parte delle istituzioni territoriali incapaci di portare le istanze di migliaia di cittadini ai livelli politici e istituzionali adeguati. Noi come Forum lanciamo un ennesimo grido di allarme nei confronti del Governo Draghi affinché abbia come obiettivo quello di rimodulare le risorse e i progetti che permetterebbero a Civitavecchia l'inizio di una nuova stagione per la nostra portualità. Crediamo - concludono - che tutte le istanze del mondo del lavoro, delle organizzazioni sociali, sindacali, istituzionali e politiche del porto e della nostra città debbano mobilitarsi ad ogni livello».



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Forum Pd porto: Civitavecchia non può essere fuori dai fondi del Recovery plan

CIVITAVECCHIA - Il grido di allarme parte dal Forum Pd del **porto**: "Civitavecchia non può essere fuori dai fondi del Recovery plan. Questa è la notizia che sembra concretizzarsi man mano che si avvicina la votazione del Recovery in Parlamento, fissata per il 30 aprile - affermano dal forum - Qualora queste informazioni rispondessero a verità, sarebbe un fatto assolutamente grave e sarebbe un ennesimo passo indietro rispetto al tanto decantato rilancio del sistema portuale del nostro territorio. Ci risulta infatti che dei 3 miliardi di euro destinati ai porti (cifra che riteniamo tra l'altro insufficiente), soltanto circa 100 milioni di euro siano previsti complessivamente per i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, a fronte di risorse destinate ad altri porti del paese con stanziamenti molto più importanti. Una distribuzione di risorse che riteniamo sbagliata e paradossale, considerando che Civitavecchia risulta essere uno dei porti maggiormente colpiti dalla pandemia, a causa della sua vocazione quasi esclusivamente turistica. Riteniamo questa l'ennesima condanna del nostro territorio, così come sentiamo assordante il silenzio da parte delle istituzioni territoriali incapaci di portare le istanze di migliaia di cittadini ai livelli politici e istituzionali adeguati. Noi come Forum lanciamo un ennesimo grido di allarme nei confronti del Governo Draghi affinché abbia come obiettivo quello di rimodulare le risorse e i progetti che permetterebbero a Civitavecchia l'inizio di una nuova stagione per la nostra portualità. Crediamo che tutte le istanze del mondo del lavoro, delle organizzazioni sociali, sindacali, istituzionali e politiche del **porto** e della nostra città debbano mobilitarsi ad ogni livello".



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Africano, sfuma la nomina alla presidenza di Ancona

Nulla di fatto per Matteo Africano. Nei giorni scorsi era stata data ormai per certa la sua nomina alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centrale, l'ente che raggruppa i porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona. Mancava però l'ufficialità, con la firma del decreto da parte del Ministro. Firma che però, a quanto pare, non ci sarebbe stata. Tanto che il sindaco Virginia Raggi lo ha confermato come componente designato della Città metropolitana all'interno del comitato di gestione di Molo Vespucci. Una conferma che toglie ogni dubbio sulla sua partenza verso Ancona.



Adsp: niente presidenza ad Ancona per Africano che torna a Molo Vespucci

L'ingegnere 43enne confermato come membro del comitato di gestione

CIVITAVECCHIA - Sfuma la nomina di Matteo Africano al vertice dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Adriatico Centrale, l' ente che raggruppa i porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona. Nei giorni scorsi, infatti, era stata data per certa ormai la sua designazione per la presidenza dell' Authority; mancava soltanto la firma del Ministro. Ma a quanto pare il decreto di nomina non sarebbe mai arrivato. Tanto che nella giornata di oggi il sindaco della Città metropolitana di Roma Capitale Virginia Raggi ha designato l' ingegnere 43enne come componente del comitato di gestione di Molo Vespucci. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

IL SOTTOSEGRETARIO ANDREA COSTA A BORDO DI MSC GRANDIOSA

Redazione

'Il protocollo di MSC Crociere è garanzia di sicurezza per passeggeri e comunità. La crocieristica è un asset importante per l' economia del Paese, investire nel settore sarà al centro delle politiche di Governo' - Il Sottosegretario alla Salute oggi sull' ammiraglia di MSC Crociere insieme a Pino Musolino, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, al Capitano di Vascello Guglielmo Cassone, Comandante in seconda del Compartimento marittimo di Civitavecchia, e al Country Manager di MSC Crociere Leonardo Massa -Leonardo Massa, Country Manager di MSC Crociere ha dichiarato: 'Ringraziamo vivamente il Sottosegretario al Ministero della Salute, Andrea Costa, per la visita a bordo di MSC Grandiosa e per l' attenzione nei confronti del comparto crocieristico. L' Italia è stata, con MSC Crociere, il primo paese al mondo a ripartire grazie alla collaborazione con le autorità e al Protocollo sanitario la cui efficacia e versatilità ci ha permesso di ospitare in sicurezza, negli ultimi mesi, quasi 60.000 turisti a bordo delle nostre navi'. Civitavecchia - Il Sottosegretario al Ministero della Salute, On.le Andrea Costa, ha compiuto questa mattina una visita istituzionale a bordo di MSC Grandiosa, la nave ammiraglia di MSC Crociere ormeggiata nel Porto di Civitavecchia. Il Sottosegretario è stato accolto dal Country Manager Italia della Compagnia, Leonardo Massa, insieme alle autorità marittime locali rappresentate da Pino Musolino, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, dal Capitano di Vascello Guglielmo Cassone, Comandante in seconda del Compartimento marittimo di Civitavecchia. Al termine della visita, durante la quale il Sottosegretario ha avuto la possibilità sia di sperimentare il rigoroso 'Protocollo di sicurezza e salute' di MSC Crociere, sia di dialogare con il Comandante della nave, il management della Compagnia, e con le autorità presenti, sull' attuale situazione e sull' importanza del settore crocieristico e dell' economia marittima per l' Italia, l' Onorevole Andrea Costa: 'Questa mattina ho avuto modo di sperimentare il Protocollo di salute e sicurezza messo a punto da MSC Crociere. Rappresenta certamente un modello per tutto il settore turistico e non solo, in grado di coniugare tutela della salute e viaggi in sicurezza, ampliando e potenziando le già dettagliate prescrizioni delle autorità italiane, ma soprattutto riuscendo a creare un ambiente sicuro in cui viaggiare. Ha dato e darà la possibilità a milioni di passeggeri e alle loro famiglie di potersi spostare in tranquillità e in protezione. Una garanzia di sicurezza anche nei confronti di tutta la comunità. Un tassello fondamentale nel percorso verso il processo di sostenibilità ambientale e responsabilità sociale che sta interessando tutte le principali realtà della blue economy. Il mondo crocieristico, che nel nostro Paese genera un fatturato di 14 miliardi di euro e 120 mila posti di lavoro, costituisce un asset molto importante per l' economia italiana. Basti pensare che l' intera filiera comprende, tra gli altri, anche le realtà cantieristiche, l' approvvigionamento alimentare, l' hospitality. A causa del Covid risulta essere tra i più colpiti con perdite dell' oltre 90%. Investire nel settore, dunque, sarà centrale nelle politiche di governo. Per assicurarne una ripresa e fornire il miglior sostegno per una rivoluzione green che coinvolga imbarcazioni e porti, i fondi europei del Recovery saranno decisivi e rappresentano un' occasione irrinunciabile'. Dichiarazione Leonardo Massa, Country Manager MSC Crociere: 'Ringraziamo vivamente il Sottosegretario al Ministero della Salute, Andrea Costa, per la visita compiuta a bordo di



MSC Grandiosa, la nave ammiraglia di MSC Crociere ormeggiata nel Porto di Civitavecchia. Il Sottosegretario è stato accolto dal Country Manager Italia della Compagnia, Leonardo Massa, insieme alle autorità marittime locali rappresentate da Pino Musolino, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, dal Capitano di Vascello Guglielmo Cassone, Comandante in seconda del Compartimento marittimo di Civitavecchia. Al termine della visita, durante la quale il Sottosegretario ha avuto la possibilità sia di sperimentare il rigoroso 'Protocollo di sicurezza e salute' di MSC Crociere, sia di dialogare con il Comandante della nave, il management della Compagnia, e con le autorità presenti, sull' attuale situazione e sull' importanza del settore crocieristico e dell' economia marittima per l' Italia, l' Onorevole Andrea Costa: 'Questa mattina ho avuto modo di sperimentare il Protocollo di salute e sicurezza messo a punto da MSC Crociere. Rappresenta certamente un modello per tutto il settore turistico e non solo, in grado di coniugare tutela della salute e viaggi in sicurezza, ampliando e potenziando le già dettagliate prescrizioni delle autorità italiane, ma soprattutto riuscendo a creare un ambiente sicuro in cui viaggiare. Ha dato e darà la possibilità a milioni di passeggeri e alle loro famiglie di potersi spostare in tranquillità e in protezione. Una garanzia di sicurezza anche nei confronti di tutta la comunità. Un tassello fondamentale nel percorso verso il processo di sostenibilità ambientale e responsabilità sociale che sta interessando tutte le principali realtà della blue economy. Il mondo crocieristico, che nel nostro Paese genera un fatturato di 14 miliardi di euro e 120 mila posti di lavoro, costituisce un asset molto importante per l' economia italiana. Basti pensare che l' intera filiera comprende, tra gli altri, anche le realtà cantieristiche, l' approvvigionamento alimentare, l' hospitality. A causa del Covid risulta essere tra i più colpiti con perdite dell' oltre 90%. Investire nel settore, dunque, sarà centrale nelle politiche di governo. Per assicurarne una ripresa e fornire il miglior sostegno per una rivoluzione green che coinvolga imbarcazioni e porti, i fondi europei del Recovery saranno decisivi e rappresentano un' occasione irrinunciabile'. Dichiarazione Leonardo Massa, Country Manager MSC Crociere: 'Ringraziamo vivamente il Sottosegretario al Ministero della Salute, Andrea Costa, per la visita compiuta a bordo di

MSC Grandiosa e per l' attenzione mostrata nei confronti del comparto crocieristico, che insieme alla Blue Economy e al turismo in generale rappresenta un asset fondamentale per la ripresa dell' economia italiana. L' Italia è stata, con MSC Crociere, il primo paese al mondo a comprenderlo e a far quindi ripartire il settore crocieristico grazie ad un Protocollo sanitario



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ancora oggi unico a livello internazionale, frutto della collaborazione tra la nostra Compagnia e le autorità italiane, che grazie alla sua efficacia e versatilità ci ha permesso di ospitare in sicurezza, negli ultimi mesi, quasi 60.000 turisti a bordo delle nostre navi'.

Autorità Porti del Lazio: Con commissariamento danno enorme a Gaeta

di Katuscia Laneri I numeri dell' Autorità portuale di settore sono in calo, anche se Gaeta , Civitavecchia e Fiumicino presentano situazioni specifiche. Anzi, il porto commerciale di Gaeta ha registrato percentuali migliori di quelle dell'intero sistema portuale nel quale è inserito, superando persino lo scalo principale di Civitavecchia. Certamente si tratta di dati condizionati dalla crisi causata dalla pandemia, ma il nuovo presidente dell'Autorità dei porti del Lazio, Pino Musolino, giunto dal Veneto a dicembre 2020, si è trovato ad affrontare una una situazione già critica e ora ha i giorni contati: entro il 30 aprile deve, infatti, permettere all'Autorità Portuale di avere approvati il Rendiconto 2020 ed il Bilancio di Previsione 2021. In caso contrario sarebbe inevitabile il commissariamento da parte del Ministero delle Infrastrutture con un danno enorme per il progetto di rilancio dedicato al porto commerciale di Gaeta. Ai componenti del Comitato di Gestione - i rappresentanti della Regione Roberto Fiorelli e del comune di Civitavecchia Emiliano Scotti - il presidente ha proposto un piano di risanamento che fa leva su tre asset: la ristrutturazione del debito e del credito dell'Autorità di sistema, un piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale e revisione del budget delle Società cosiddette di Interesse Economico Generale. I due documenti contabili sono all'ordine del giorno della seduta, già fissata, per il 22 aprile prossimo del Comitato. Intanto, Musolino ha fatto giungere al governo Draghi la richiesta di dare più peso ai Porti, nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza. È il programma di investimenti che l'Italia deve presentare alla Commissione europea nell'ambito del Next Generation Eu, lo strumento per rispondere alla crisi pandemica provocata dal Covid-19. Intanto, ci si aspetta molto dalla ripartenza del traffico crocieristico presso il porto di Civitavecchia ma anche su quello commerciale di Gaeta. Proprio qui, nonostante l'emergenza Covid, nel primo trimestre 2021, dopo gli interventi di potenziamento dell'escavo e della banchina, si è registrato un exploit per quanto riguarda la movimentazione delle rinfuse solide 'ecostenibili e green': 164 mila tonnellate a fronte delle 95 mila dello stesso periodo del 2020. Dal presidente Musolino è stata data 'carta bianca' alle imprese locali con il messaggio: 'Il porto di Gaeta è vostro Vediamo quanto sieti bravi'.



Notizie

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Musolino: "Accordi coi Paesi UE in base alle campagne vaccinali per far ripartire le crociere"

Pino Musolino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, in un' intervista a Notizie.it spiega come migliorare le potenzialità dei porti in vista della stagione crocieristica estiva. Da dicembre 2020 alla guida dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro**, **Pino Musolino** ci ha illustrato le sue idee per migliorare le potenzialità dei porti di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino anche in vista della stagione crocieristica estiva. Intervista a **Pino Musolino** Come sono stati questi primi mesi di gestione dei tre porti? Sono stati mesi particolarmente difficili perché io sono arrivato il giorno dopo che il Comitato di gestione aveva bocciato il bilancio di previsione 2021 e ho trovato un ente in grossa difficoltà amministrativa. Abbiamo quindi dovuto concentrare le energie di questa prima fase nella ricerca di una soluzione operativa sia alle questioni di bilancio che a quelle amministrative che permettesse all' ente di funzionare. Entro il 22 aprile dovremmo aver risolto queste problematiche perché abbiamo operato un piano di risanamento molto puntuale che risponde anche ad una serie di sollecitazioni che nel corso degli anni erano venute da varie realtà vigilanti (Anac, Ministero, Corte dei Conti). Da dicembre ad aprile abbiamo inoltre continuato a far fronte all' emergenza pandemica e dunque ad una riduzione del traffico con ovvie ricadute anche occupazionali sul territorio.

Stiamo poi lavorando per ripartire in sicurezza con le crociere che già da fine gennaio hanno ripreso a Civitavecchia. Un elemento di grande orgoglio perché è stato uno dei primi luoghi al mondo in cui sono ripartite. Che impatto ha avuto la pandemia sul traffico marittimo sia di merci che di persone? Essendo Civitavecchia il primo porto crocieristico d' Italia ed essendo le crociere state azzerate, abbiamo registrato un calo tra il 98 e il 99%. Questo è stato dovuto anche al fatto che negli anni l' attività del porto si è concentrata solo ed esclusivamente sulle crociere e si è lavorato poco per costruire un' alternativa credibile sul lato delle merci, che ci sono ma al di sotto di quello che dovrebbe esserne il traffico. Il porto di Gaeta invece ha dimostrato una grande resilienza grazie al fatto che ne sono state rinnovate in maniera significativa le infrastrutture ed è posizionata nella parte più industrializzata del Lazio. Come sono i rapporti con la Regione e il Governo? Avete ricevuto risorse proporzionate alle perdite subite? Per il momento non abbiamo ancora ricevuto fondi così come la stragrande maggioranza dei porti. Le risorse che erano state previste dai vari provvedimenti succedutisi nel 2020 per far fronte alle difficoltà delle imprese portuali non sono ancora arrivate e le stiamo aspettando con una certa impazienza. La situazione è stata complessa per tutti e anche per il governo nazionale, ma noi iniziamo a sentire tutta la pressione e tutta la difficoltà che deriva da oltre un anno di mancati traffici. Il PNRR destinerebbe 3 miliardi ai porti: ritiene che siano sufficienti? Come andrebbero investiti? Se il PNRR deve rappresentare quell' elemento che oltre a rimettere insieme la nostra economia la trasforma e la proietta nel futuro (come suggerisce lo stesso nome "Next Generation UE"), per un paese che ha 8.500 km di coste ed è la seconda potenza manifatturiera d' Europa ma non ha una materia prima (e deve quindi dipendere dalle importazioni che avvengono attraverso i porti), credo che 3 miliardi su 209 siano una stima riduttiva. Sarebbe quindi opportuno ipotizzare una grande stagione nuova di finanziamenti agli scali portuali perché questi servono all' economia del paese. In una visione moderna di porto che non è più un mero snodo logistico ma un cluster di imprese, potrebbero essere dedicati alla sperimentazione delle nuove energie, all' innovazione e alla logistica. Su cosa è improntata la sua gestione dei tre porti? In generale sui tre scali vorrei impostare un lavoro improntato

notizie.it

Home > Cronaca > Musolino: "Accordi coi Paesi UE in base alle campagne vaccinali per far ripartire le crociere"
19/04/2021

Musolino: "Accordi coi Paesi UE in base alle campagne vaccinali per far ripartire le crociere"

Condividi su Facebook

Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, in un'intervista a Notizie.it spiega come migliorare le potenzialità dei porti in vista della stagione crocieristica estiva.

Notizie

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

soprattutto sulla sostenibilità e sulla sperimentazione di misure legate ad una politica di porti green che ritengo siano uno degli elementi fondamentali. Da un lato per costruire l' accettabilità sociale da parte dei territori intorno al porto e dall' altro perché ha un valore economico aggiunto che potrebbe fare da volano ad altre attività. La produzione di energie rinnovabili o la realizzazione di parchi eolici offshore , per esempio, importerebbero l' utilizzo di metalmeccanici ad altissima preparazione che a loro volta potrebbero portare altre professionalità e via dicendo. Rispetto alle proiezioni sui mercati credo che Civitavecchia possa poi rappresentare un porto rilevante di collegamento tra Italia e Nord Africa . Anche su questo stiamo cercando di lavorare vista la nostra posizione baricentrica nel Mediterraneo. Quali sono le sue idee per migliorare le loro potenzialità? Per quanto riguarda Civitavecchia l' idea di base è quella di stabilizzare la situazione amministrativa perché con una macchina che non funziona e un bilancio precario è molto difficile fare progetti. Abbiamo poi in mente una serie di infrastrutture che serviranno a rendere il porto più competitivo: la darsena energetica grandi masse che dovrebbe rappresentare l' ultimo pezzo di sviluppo di questo porto, con la parte più a nord che dovrebbe vedere la realizzazione di una nuova banchina con un nuovo piazzale al cui interno dovrebbe poi posizionarsi un' area cantieristica; il completamento del porto storico , ovvero la trasformazione di un pezzo di porto in marina di yacht aperta alla città che restituirebbe un livello di vivibilità promiscua tra essa e il porto; il completamento della diga che protegge il porto e che ospita le crociere per aumentare la possibilità di ormeggio e il livello di protezione delle aree portuali; il completamento dei collegamenti di ultimo miglio ferroviario e stradale che devono permettere una migliore entrata e uscita di merci e persone dal porto con un minor impatto sulla mobilità urbana del territorio circostante. Quanto a Fiumicino puntiamo a iniziare a costruire il nuovo porto entro la fine dell' anno. Nel primo lotto funzionale il grosso della destinazione sarà tutto alla flotta peschereccia (quella di Fiumicino è la più grande di tutto il Lazio). Infine su Gaeta abbiamo completato la fase di infrastrutturazione almeno della parte dei piazzali, ma ci sono una serie di attività che devono essere portate a termine. Vorremmo iniziare a darla in concessione a operatori terminalisti privati per poter massimizzare il più possibile le capacità aggiunte che abbiamo appena completato. Ciò che è più limitante in questo caso è la connessione stradale e ferroviaria : la ferrovia è infatti inutilizzabile e le strade sono principalmente urbane. Ciò rappresenta un grande limite allo sviluppo dei traffici del porto che invece sul lato mare si sta dimostrando particolarmente competitivo. Quello di Civitavecchia è il primo porto per crociere del Mediterraneo: come pensa di gestire la stagione estiva da questo punto di vista? Ha in mente di stipulare accordi con altri paesi europei? Dato che in questo momento le crociere che stanno ripartendo sono costrette a fare Italia su Italia, rispetto all' andamento della campagna vaccinale in paesi dell' UE vicini, sarebbe auspicabile allargare la possibilità di farle alla Spagna e alla Francia . Questo ci consentirebbe di avere più visitatori, di diversificare l' offerta e di mantenere più alta la movimentazione di navi e persone. Tutti fattori che andrebbero a vantaggio non solo dei porti ma anche delle compagnie di navigazione. Spero che questa idea, che ho sottoposto al viceministro Teresa Bellanova durante la sua visita a Civitavecchia, venga accolta rapidamente perché sarebbe anche un bel segnale di ripartenza a livello europeo. In questo momento la crociera è infatti l' unico luogo in cui si può andare a bere un aperitivo alle 18 e cenare alle 22 in sicurezza , e dunque rappresenta una valida opportunità per tornare a fare tutte quelle attività che da un anno a questa parte ci sono state impedito.

Il sottosegretario della salute Andrea Costa a bordo di MSC Grandiosa

Il Sottosegretario Andrea Costa oggi sull'ammiraglia di MSC Crociere insieme a Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, al Capitano di Vascello Guglielmo Cassone, Comandante in seconda del Compartimento marittimo di Civitavecchia, e al Country Manager di MSC Crociere Leonardo Massa Civitavecchia, 19 aprile 2021 - Il Sottosegretario al Ministero della Salute, On.le Andrea Costa, ha compiuto questa mattina una visita istituzionale a bordo di MSC Grandiosa , la nave ammiraglia di MSC Crociere ormeggiata nel Porto di Civitavecchia. Il Sottosegretario è stato accolto dal Country Manager Italia della Compagnia, Leonardo Massa, insieme alle autorità marittime locali rappresentate da Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, dal Capitano di Vascello Guglielmo Cassone, Comandante in seconda del Compartimento marittimo di Civitavecchia. Al termine della visita, durante la quale il Sottosegretario ha avuto la possibilità sia di sperimentare il rigoroso 'Protocollo di sicurezza e salute' di MSC Crociere, sia di dialogare con il Comandante della nave, il management della Compagnia, e con le autorità presenti, sull'attuale situazione e sull'importanza del settore crocieristico e dell'economia marittima per l'Italia, l'Onorevole Andrea Costa : ' Questa mattina ho avuto modo di sperimentare il Protocollo di salute e sicurezza messo a punto da MSC Crociere. Rappresenta certamente un modello per tutto il settore turistico e non solo, in grado di coniugare tutela della salute e viaggi in sicurezza, ampliando e potenziando le già dettagliate prescrizioni delle autorità italiane, ma soprattutto riuscendo a creare un ambiente sicuro in cui viaggiare. Ha dato e darà la possibilità a milioni di passeggeri e alle loro famiglie di potersi spostare in tranquillità e in protezione. Una garanzia di sicurezza anche nei confronti di tutta la comunità. Un tassello fondamentale nel percorso verso il processo di sostenibilità ambientale e responsabilità sociale che sta interessando tutte le principali realtà della blue economy. Il mondo crocieristico, che nel nostro Paese genera un fatturato di 14 miliardi di euro e 120 mila posti di lavoro, costituisce un asset molto importante per l'economia italiana. Basti pensare che l'intera filiera comprende, tra gli altri, anche le realtà cantieristiche, l'approvvigionamento alimentare, l'hospitality. A causa del Covid risulta essere tra i più colpiti con perdite dell'oltre 90%. Investire nel settore, dunque, sarà centrale nelle politiche di governo. Per assicurare una ripresa e fornire il miglior sostegno per una rivoluzione green che coinvolga imbarcazioni e porti, i fondi europei del Recovery saranno decisivi e rappresentano un'occasione irrinunciabile '. Leonardo Massa, Country Manager MSC Crociere dichiara : 'Ringraziamo vivamente il Sottosegretario al Ministero della Salute, Andrea Costa, per la visita compiuta a bordo di MSC Grandiosa e per l'attenzione mostrata nei confronti del comparto crocieristico, che insieme alla Blue Economy e al turismo in generale rappresenta un asset fondamentale per la ripresa dell'economia italiana. L'Italia è stata, con MSC Crociere, il primo paese al mondo a comprenderlo e a far quindi ripartire il settore crocieristico grazie ad un Protocollo sanitario ancora oggi unico a livello internazionale, frutto della collaborazione tra la nostra Compagnia e le autorità italiane, che grazie alla sua efficacia e versatilità ci ha permesso di ospitare in sicurezza, negli ultimi mesi, quasi 60.000 turisti a bordo delle nostre navi'.



Porto Napoli, comitati in piazza contro il nuovo mega-impianto di gas: "Vogliamo mare e turismo"

Pierluigi Frattasi

Comitati in piazza per protestare contro il nuovo deposito costiero di gas (GNL) che dovrebbe sorgere all'interno del Porto di Napoli, con progetto presentato da due società leader del settore, Edison e Q8. Ieri un centinaio di persone si è riunito nella spiaggia di Vico Prima Marina ai Due Palazzi a San Giovanni a Teduccio in assemblea pubblica. Il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, **Andrea Annunziata**, come suo primo atto, ha revocato il bando di gara per l'ampliamento della darsena di San Giovanni a Teduccio, ed ha sospeso il progetto di deposito costiero di gas naturale liquefatto (GNL). La decisione è stata condivisa con il Comune di Napoli, la Città Metropolitana e la Regione Campania nell'incontro del 22 marzo. In piazza anche esponenti del Movimento 5 Stelle, con il senatore Vincenzo Presutto che ha presentato un'interrogazione sul GNL. "Sembrirebbe - scrivono i comitati del NO - che sia stata messa una croce sopra sia sul previsto ampliamento della banchina di Levante tramite cassa di colmata, che avrebbe tombato lo specchio di mare della darsena per ospitare container commerciali, sia sul serbatoio per lo stoccaggio di 20.000 metri cubi di Gas Naturale Liquefatto (GNL) previsto sul Molo Vigliena. Diciamo sembrerebbe perché, in particolare per quanto riguarda il serbatoio di GNL, tutto dipenderà dalle scelte del governo e dalle pressioni delle multinazionali che hanno avanzato il progetto (già sottoposto a procedura di VIA -Valutazione di Impatto Ambientale)". "Napoli - prosegue la nota - è uno degli otto porti italiani in cui è prevista dal Piano Energetico Nazionale la realizzazione di un deposito di stoccaggio di GNL". Le due società proponenti, Edison e Q8, hanno fatto domanda al ministero della Transizione ecologica per autorizzare l'impianto. L'impianto dovrebbe servire a sviluppare l'uso di gas naturale come combustibile a minor impatto ambientale nel settore dei trasporti marittimi e su gomma al fine di abbattere le emissioni in atmosfera. La presenza di un'infrastruttura di approvvigionamento di GNL consentirebbe al Porto di Napoli di diventare un polo competitivo di attrazione per i mezzi navali più ecosostenibili che transitano nel Tirreno (crociere e merci). In più rappresenterebbe anche una grande opportunità occupazionale. Ma i comitati sono contrari alla realizzazione di un nuovo impianto a Napoli Est, ex zona industriale di Napoli ancora da riqualificare in gran parte, dove attualmente già insiste peraltro la "centrale elettrica Tirreno Power". Secondo i manifestanti le ricadute occupazionali sarebbero marginali, mentre preferirebbero puntare sul turismo per la riqualificazione della zona orientale.



Voli e crociere collegati via mare Presto il progetto presentato a Bari

Sarà presto presentato alla Regione il progetto per il Polo Air & Cruises redatto da Aeroporti di Puglia con la collaborazione dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. Ad annunciarlo nelle scorse ore, insieme al vice presidente di AdP Antonio Vasile, è stato il presidente dell' Authority Ugo Patroni Griffi dalla sua pagina Facebook.

L' idea, che non è nuova ma della quale anzi si parla ormai da diversi anni, è quella di creare un collegamento diretto - via mare - tra l' aeroporto di Brindisi e le banchine del porto dedicate al traffico crocieristico. In questo modo, i crocieristi in partenza dallo scalo messapico potrebbero raggiungere il capoluogo in aereo per poi usufruire di un collegamento diretto che in sostanza li porterebbe direttamente a bordo della nave da crociera.

Un circuito che integrerebbe al suo interno anche tutti i controlli del caso, oltre al trasferimento dei bagagli. Una facilitazione notevole e soprattutto un modo per incentivare il maggior numero possibile di crocieristi ad imbarcarsi da Brindisi.

Il progetto, come detto, è di Aeroporti di Puglia, che sarebbe poi al momento della realizzazione anche la stazione appaltante. «Stiamo andando avanti - riferisce Patroni Griffi - verso questo obiettivo. Abbiamo raggiunto un accordo per presentare alla Regione il progetto, che è di Adp, al quale stiamo collaborando per gli aspetti legati alla navigazione e per la modifica del Piano regolatore».

Per la realizzazione di un nuovo pontile, spiega infatti il presidente dell' **Autorità di sistema**, serve un adeguamento tecnico funzionale. «In questo senso - aggiunge - c' è tutta la nostra condivisione per fare una cosa fatta bene ed alla quale tengo molto. Ritengo, infatti, che sia tra le opere prioritarie per il porto. Il segmento fly & cruise può essere aggredito molto bene nel porto di Brindisi. Ma questo, bisogna essere chiari, è legato ai nuovi accosti di Sant' Apollinare. Non è concepibile, infatti, portare i crocieristi in mezzo al porto industriale».

La speranza, dunque, è che la riunione organizzata dal prefetto Carolina Bellantoni, su richiesta del sottosegretario Anna Macina, possa davvero trovare una soluzione tecnica per far partire immediatamente l' appalto per le banchine di Sant' Apollinare. «Visto che la gran parte delle opere - sottolinea Patroni Griffi - è ormai avviata, l' urgenza è rappresentata dallo sblocco di dragaggi e nuovi accosti. Bisogna fare presto: ci sono le condizioni, le risorse ed i progetti, dunque non vedo motivi per i quali questi progetti non debbano tramutarsi in opere».

F.R.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Vertenza Sir, delegazione Pd al presidio degli operai

Da un lato la convinzione che il processo di transizione ecologica sia necessario, dall' altra il sostegno ai lavoratori che saranno coinvolti, con riferimento particolare alla vertenza Sir. Pd Brindisi: La transizione ecologica sia un' opportunità. Sostegno ai lavoratori Sir.

Il Partito democratico di Brindisi, in una nota, ha spiegato le ragioni della partecipazione ieri, con i propri rappresentanti istituzionali, al presidio sindacale dell' azienda che si occupa della movimentazione del carbone nel **porto**, promosso nell' ambito della controversia tra l' azienda ed i lavoratori. Come detto, per i dem la transizione ecologica rappresenta per tutta l' Europa e per l' Italia una immancabile opportunità per coniugare sviluppo, lavoro e ambiente. Il Pd la vede come irreversibile e basata su una strategia di medio/lungo periodo, che nelle fasi intermedie rischia di essere percepita in maniera negativa per le ricadute su territori come quello brindisino, in cui insistono insediamenti energetici industriali basati su fonti fossili.

Ed è in questo contesto che si pone l' accento sulla preoccupazione per il futuro che stanno vivendo i lavoratori portuali dipendenti della Sir, in cui emergono gli effetti ingiusti, nel breve periodo, di una strategia politica giusta, come la transizione ecologica, e che rischiano di inficiare le aspettative e le migliori intenzioni per uno sviluppo sostenibile. Il timore dei dem è che questo possa essere solo l' inizio e quindi c' è un' esortazione affinché ognuno, nei campi di propria competenza, faccia quanto possibile affinché si possano tutelare i diritti e i redditi delle lavoratrici e dei lavoratori.

Il richiamo va a tutte le istituzioni, le associazioni sindacali e datoriali chiamate ad evitare che un' occasione unica ed irrinunciabile si trasformi in una beffa. In particolare, in merito alla situazione della Sir, il Pd assicura di fare la propria parte attraverso un' immediata attivazione perché la questione possa essere affrontata a livello regionale e nazionale sensibilizzando i propri rappresentanti, con il richiamo alla decisione di partecipare al presidio organizzato dai sindacati.

La situazione della Sir, quindi, è una sorta di cartina di tornasole del complicato percorso che dovrà portare, nelle intenzioni di istituzioni nazionali ed europee, ad una conversione che sarà anche quella di un modello economico, sia per gli impiegati nella movimentazione del carbone che per altri lavoratori della centrale e dell' indotto. La vertenza in questione, nelle ultime settimane, vede il confronto tra azienda e sindacati anche in una serie di tavoli virtuali organizzati con la Prefettura.

Le rappresentanze sindacali, in particolare, contestano la decisione che prevedeva forme di ristoro economico parziale per i lavoratori ricollocati ed incentivi al pensionamento per coloro in possesso dei requisiti ed avevano chiesto la conferma delle vigenti condizioni contrattuali per tutte le 83 maestranze attualmente impegnate nel servizio portuale di sbarco carbone di Enel. Una protesta che ha poi portato alla decisione del presidio dei lavoratori.

Da parte del prefetto Carolina Bellantoni, in più occasioni c' è stato l' invito a trovare un accordo, manifestando anche l' intenzione di tenere aperto il tavolo di confronto.

F.Tri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

Sir, nuovo presidio dei lavoratori: "Noi l' anello debole della decarbonizzazione"

BRINDISI - La vertenza Sir è ancora in alto mare. I dipendenti dell' azienda **portuale** si sono ritrovati stamani (lunedì 19 aprile) all' esterno del varco doganale di Costa Morena est per dar vita a un nuovo presidio pacifico: il secondo dopo quello organizzato lo scorso 6 aprile . Da allora i nodi, nonostante una serie di incontri fra azienda e sindacati, con la mediazione della prefettura, sono rimasti insoluti. L' azienda, come noto, si è nuovamente aggiudicata il servizio di sbarco e trasporto del carbone presso il molo Enel, ma non potrà garantire i medesimi livelli occupazionali dell' appalto precedente. La decarbonizzazione, con la dismissione della centrale Federico Il ormai alle porte, comporterà infatti una riduzione dei carichi di lavoro. Per questo 38 degli 83 dipendenti della Sir impiegati nel cantiere **portuale** saranno destinati ad altri servizi, con decurtazione dei rispettivi stipendi pari a circa 800 euro mensili. Le forme di parziale ristoro economico proposte dall' azienda sono state respinte dai sindacati. I lavoratori, sempre più preoccupati, stamattina si sono riuniti per chiedere un incontro al prefetto, manifestando l' intenzione di spostare il sit in presso piazza Santa Teresa. In presenza anche dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali, la dirigente della Digos di Brindisi, Rosalba Cotardo, si è confrontata con i manifestanti, con i quali, fra l' altro, solidarizza anche la segreteria cittadina del Pd di Brindisi, rappresentata dalla consigliera comunale Valentina Fanigliulo. L' intenzione è quella di mantenere il picchetto fino a quando non si sbloccherà la fase di stallo. "Tutto quello che viene programmato dai grandi enti - dichiara a BrindisiReport il rappresentante della Uil Trasporti, Gianfranco Schirizzi - si ritorce sulle spalle degli operai. Dopo tanti incontri con il coinvolgimento di prefettura, Confindustria e **Autorità di sistema portuale** non si è trovata una soluzione riguardo all' indotto del porto di Brindisi e della centrale di Cerano. Noi non siamo disposti a togliere il presidio pacifico fino a quando non avremo risposte dalla prefettura". Il sindacalista chiama in causa anche l' amministrazione comunale di Brindisi, che "ha abbandonato tutte le categorie, a partire da quelle portuali". "Non abbiamo una istituzione - denuncia il rappresentante della Uil -che può rappresentare come dovrebbe tutte le problematiche che abbiamo sul territorio". Un dipendente rimarca come gli operai dell' indotto si stiano rivelando l' anello debole del processo di decarbonizzazione. "Lavoriamo nel porto - dichiara a BrindisiReport da circa 20 anni. Abbiamo avuto altre aziende. Con questa nuova gara i posti di lavoro saranno tagliati del 50 per cento. Finora abbiamo avuto un contratto da lavoratori portuali. Adesso ci troviamo a dover accettare altri tipi di contratto, nonostante l' azienda si sia prodigata a mantenere lo stesso standard economico". Il lavoratore parla anche di una "burocrazia lenta e cieca che non guarda a un palmo dal naso", riguardo alle lungaggini che rallentando gli iter autorizzativi di opere portuali che potrebbero aprire importanti sbocchi occupazionali. A tal proposito il segretario provinciale del sindacato Cobas, Roberto Aprile, chiede la convocazione di un tavolo di concertazione ministeriale. "Abbiamo bisogno - dichiara - che si apra una vertenza a carattere nazionale. I ministeri dello Sviluppo economico e per la Transizione energetica prendano in mano il destino di Brindisi, per dare la possibilità di ammortizzatori sociali e corsi di formazione. Serve un' alternativa alla perdita dei posti di lavoro. Brindisi ha dato tanto ed ora che venga costruito qualcosa". La vertenza Sir, del resto, sostiene Aprile, è solo "la punta di un iceberg che va fatto emergere completamente. Le solite vertenze sindacali brindisine prevedono nei fatti e nella storia la sconfitta prima di uno poi dell' altro. Adesso va realizzato un movimento di carattere generale di tutti i settori produttivi, per costruire un' alternativa all' attuale **sistema**".

BRINDISIREPORT Economia

Sir, nuovo presidio dei lavoratori: "Noi l'anello debole della decarbonizzazione"

Non si sblocca la vertenza riguardante gli esuberi dell'impresa portuale. Sindacati e lavoratori chiedono un incontro al prefetto

1 più letti di oggi

- 1 Manifestazione di scorta brindisi e Santa Teresa di 300 glianti per Venezia
- 2 L'imprenditore di Brindisi che ha investito nel porto di Brindisi
- 3 Oligopolio portuale e impatti ambientali: il porto di Brindisi
- 4 Covid: "Previdenza di Brindisi" lancia campagna di sensibilizzazione

BRINDISI - La vertenza Sir è ancora in alto mare. I dipendenti dell'azienda portuale si sono ritrovati stamani (lunedì 19 aprile) all'esterno del varco doganale di Costa Morena est per dar vita a un nuovo presidio pacifico: il secondo dopo quello organizzato lo scorso 6 aprile. Da allora i nodi, nonostante una serie di incontri fra azienda e sindacati, con la mediazione della prefettura, sono rimasti insoluti. La città, come noto, si è nuovamente aggiudicata il servizio di sbarco e trasporto del carbone presso il molo Enel, ma non potrà garantire i medesimi livelli occupazionali dell'appalto precedente. La decarbonizzazione, con la dismissione della centrale Federico Il ormai alle porte, comporterà infatti una riduzione dei carichi di lavoro. Per questo 38 degli 83 dipendenti della Sir impiegati nel cantiere portuale saranno destinati ad altri servizi, con decurtazione dei rispettivi stipendi pari a circa 800 euro mensili.

Quando la solidarietà

Le forme di parziale ristoro economico proposte dall'azienda sono state respinte dai sindacati. I lavoratori, sempre più preoccupati, stamattina si sono riuniti per chiedere un incontro al prefetto, manifestando l'intenzione di spostare il sit in presso piazza Santa Teresa. In presenza anche dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali, la dirigente della Digos di

Shipping Italy

Brindisi

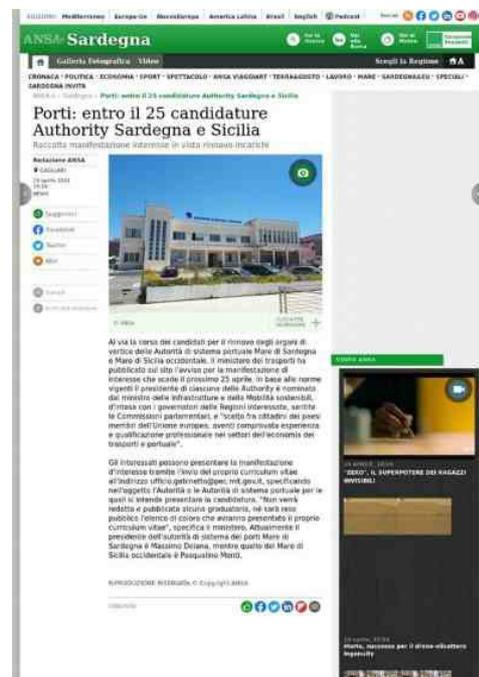
Siglato a Brindisi il disciplinare per lo sdoganamento di container, ro-ro e rinfuse

Il dirigente dell'Ufficio delle Dogane di Brindisi Vito De Benedictis e il Comandante del Porto, Capitano di Vascello Fabrizio Coke hanno siglato nei giorni scorsi il disciplinare di servizio per definire la collaborazione per il controllo e monitoraggio del traffico marittimo nell'ambito delle operazioni di sdoganamento in mare. Grazie ai sistemi informatici come Automatic Identification System Pelagus e Long Range Identification and Tracking si legge in una nota congiunta viene assicurato il monitoraggio sulla corretta navigazione (rotte dirette al porto senza scali intermedi) delle navi beneficiarie dello sdoganamento in mare. In particolare la semplificazione doganale oggetto dell'accordo riguarda le spedizioni di merci containerizzate, il traffico ro-ro, le navi car-carrier e le merci alla rinfusa mono cliente (diverse da quelle sottoposte ad accisa). L'implementazione della procedura consentirà la riduzione dei tempi e dei costi relativi al ciclo di import/export e l'efficientamento della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci nel porto conclude la nota di Adm e Capitaneria di Porto.



Porti: entro il 25 candidature Authority Sardegna e Sicilia

Al via la corsa dei candidati per il rinnovo degli organi di vertice delle **Autorità** di **sistema portuale** Mare di Sardegna e Mare di Sicilia occidentale. Il ministero dei trasporti ha pubblicato sul sito l' avviso per la manifestazione di interesse che scade il prossimo 25 aprile. In base alle norme vigenti il presidente di ciascuna delle **Authority** è nominato dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, d' intesa con i governatori delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari, e "scelto fra cittadini dei paesi membri dell' Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**". Gli interessati possono presentare la manifestazione d' interesse tramite l' invio del proprio curriculum vitae all' indirizzo ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it, specificando nell' oggetto l' **Autorità** o le **Autorità** di **sistema portuale** per le quali si intende presentare la candidatura. "Non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l' elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae", specifica il ministero. Attualmente il presidente dell' **autorità** di **sistema** dei porti Mare di Sardegna è Massimo Deiana, mentre quello del Mare di Sicilia occidentale è Pasqualino Monti.



MF

Cagliari

AVVISO PER AUTORITÀ MARE SICILIA OCCIDENTALE

Al via la corsa dei candidati per il rinnovo degli organi di vertice delle **Autorità** di **sistema portuale Mare** di **Sardegna** e **Mare** di Sicilia occidentale. Il ministero dei trasporti ha pubblicato sul sito l'avviso per la manifestazione di interesse che scade il prossimo 25 aprile. In base alle norme vigenti il presidente di ciascuna delle Authority è nominato dal ministro delle Infrastrutture d'intesa con i governatori delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari, e «scelto fra cittadini dei paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e **portuale**». Gli interessati possono presentare la manifestazione d'interesse tramite l'invio del proprio curriculum vitae all'indirizzo ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it, specificando nell'oggetto l'**Autorità** o le **Autorità** di **sistema portuale** per le quali si intende presentare la candidatura. «Non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae», specifica il ministero.

Attualmente il presidente dell'**autorità** di **sistema** dei porti **Mare** di **Sardegna** è Massimo Deiana, mentre quello del **Mare** di Sicilia occidentale è Pasqualino Monti.



La Nuova Sardegna

Cagliari

autorità portuale

Rinnovo dei vertici entro il 25 le domande per succedere a Deiana

SASSARI Al via la corsa dei candidati per il rinnovo degli organi di vertice delle **Autorità** di **sistema portuale** Mare di Sardegna e Mare di Sicilia occidentale, che vedono ora alla presidenza rispettivamente Massimo Deiana e Pasqualino Monti. Il ministero dei Trasporti ha pubblicato sul proprio sito l' avviso per la manifestazione di interesse che scade il prossimo 25 aprile. Il presidente di una authority è nominato dal ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, d' intesa con i governatori delle Regioni interessate, sentite le commissioni parlamentari, e viene «scelto fra cittadini dei paesi membri dell' Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**».

Gli interessati possono presentare la manifestazione d' interesse tramite l' invio del proprio curriculum all' indirizzo ufficio.gabinettopec.mit.gov.

it, specificando nell' oggetto l' **Autorità** o le **Autorità di sistema portuale** per le quali si intende presentare la candidatura. Il ministero specifica che «non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l' elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae».



L'Unione Sarda

Cagliari

Porti. Entro il 25 aprile

Manager per l' Autorità

Il ministero dei trasporti ha pubblicato l' avviso per la manifestazione di interesse a ricoprire un posto tra gli organi di vertice nelle **Autorità di sistema portuale** Mare di Sardegna e Mare di Sicilia occidentale.

L' avviso scadrà il prossimo 25 aprile.

Gli interessati possono presentare la manifestazione d' interesse tramite l' invio del proprio curriculum all' indirizzo ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it.

Economia Venerdì 17 marzo 2021 17

Assunzioni raddoppiate nell'Isola

L'ottimismo sulle riaperture sta spingendo i nuovi contratti ad aprile

Assunzioni in aprile

2020	2.542
2019	1.213
2018	1.100
2017	1.045
2016	1.000
2015	965
2014	930
2013	895
2012	860
2011	825
2010	790
2009	755
2008	720
2007	685
2006	650
2005	615
2004	580
2003	545
2002	510
2001	475
2000	440

Porti. Entro il 25 aprile Manager per l'Autorità

Calendario. Dal 15 aprile Pagamento pensioni

Concorso sul vino

Forex, è scontro sul controllo

I giovani sfidano la crisi

AVVISI & COMUNICAZIONI LEGALI

Rinnovo del vertice all' autorità portuale: candidature da presentare entro il 25

Al via la corsa dei candidati per il rinnovo degli organi di vertice delle **Autorità** di **sistema portuale Mare** di **Sardegna** e **Mare** di Sicilia occidentale . Il ministero dei Trasporti ha pubblicato sul sito l' avviso per la manifestazione di interesse che scade il prossimo 25 aprile . In base alle norme vigenti il presidente di ciascuna delle Authority è nominato dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili , d' intesa con i governatori delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari, e "scelto fra cittadini dei paesi membri dell' Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**". Gli interessati possono presentare la manifestazione d' interesse tramite l' invio del proprio curriculum vitae all' indirizzo ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it, specificando nell' oggetto l' **Autorità** o le **Autorità** di **sistema portuale** per le quali si intende presentare la candidatura. "Non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria , né sarà reso pubblico l' elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae", specifica il ministero. Attualmente il presidente dell' **autorità** di **sistema** dei porti **Mare** di **Sardegna** è Massimo Deiana (nella foto), mentre quello del **Mare** di Sicilia occidentale è Pasqualino Monti .



Diportismo e mezzi veloci nella progettualità del porto

Necessaria pure la rimodulazione della viabilità

Milazzo Domenica scorsa abbiamo dato notizia dell' iniziativa dell' **Autorità** di **sistema** di proporre la sottoscrizione di un protocollo d' intesa con i Comuni per la pianificazione della portualità di Milazzo. Vediamo il dettaglio. Portualità crocieristica, turistica e diportistica . Stante le caratteristiche del porto di Milazzo si ritiene di escludere la possibilità di realizzare ormeggi dedicati per le grandi navi da crociera, con annesse strutture per l' accoglienza ed i controlli, privilegiando la funzione della città di Milazzo come luogo di destinazione turistica per le navi che ordinariamente scalano nel porto di Milazzo. Dovranno invece essere create le condizioni affinché il porto di Milazzo possa mettere a disposizione, nell' area del Molo Marullo, adeguatamente ampliato negli spazi di banchina, ormeggi per maxi yacht per il diportismo di transito e servizi a supporto di questo target specifico di turisti con elevati standard di qualità. A tal fine dovrà essere realizzato un Terminal passeggeri recuperando gli attuali edifici esistenti alla radice del Molo Marullo che saranno liberati dalle attuali funzioni (Capitaneria di porto e servizi portuali) che verranno trasferite in nuovi corpi edilizi da realizzare nella parte mediana della diga foranea. Tutte le attività diportistiche che attualmente vengono svolte sul Molo Marullo verranno trasferite in un nuovo bacino a nord (alle spalle della diga foranea), con allargamento dell' ambito portuale di competenza dell' AdSP dello Stretto. Il nuovo bacino dovrà essere dimensionato anche per accogliere nuovi posti barca ed i terminal di ormeggio per le minicrociere per le Isole Eolie che verranno quindi spostati dalle attuali localizzazioni.

Viabilità di accesso e raccordi di ultimo miglio stradale e ferroviario Il nuovo terminal della Banchina XX Luglio e l' adiacente destinato al traffico di cabotaggio per brevi e lunghe percorrenze, che saranno interessati dalla movimentazione di mezzi pesanti, dovranno essere collegati, mediante una nuova viabilità dedicata direttamente con gli assi stradali principali afferenti allo svincolo "Milazzo" dell' autostrada. Ciò consentirà al traffico pesante, destinato o proveniente al o dall porto, di muoversi con facilità e senza interferenze con il traffico urbano che continuerà a scorrere lungo le vie La Rosa e Bixio. La viabilità urbana adiacente al porto dovrà essere rimodulata al fine di continuare a svolgere esclusivamente la funzione di collegamento al terminal passeggeri per le Isole Eolie.

r.m.



Dall' Autorità portuale lo sprint sul recupero della Zona Falcata

L'obiettivo è rimarginare una ferita ma realmente curata: siglato un accordo con la Sogesid Spa per un' assistenza specialistica finalizzata alle caratterizzazioni ambientali e alle bonifiche

MESSINA - A maggio l' avvio delle caratterizzazioni delle aree, entro fine anno lo studio di fattibilità tecnico economica con i progetti per le bonifiche, quindi la ricerca dei finanziamenti, più o meno settanta/ottanta milioni di euro, per ripulire dai veleni una delle parti più belle di Messina. È la grande ferita della Zona Falcata che va rimarginata.

Convive con il territorio da decenni, per scelte sbagliate, come quella di collocarvi insediamenti industriali o pseudo tali, in un' area di indiscusso valore storico artistico e paesaggistico e per contenziosi infiniti sulla competenza delle aree che hanno favorito l' immobilismo. Ancora adesso il Comune aspira a togliere la titolarità all' **Autorità** di **Sistema portuale** dello Stretto, volendo riesumare quell' Ente porto, uscito di scena solo qualche anno fa, istituzione regionale che non è riuscita a raggiungere nessuno degli obiettivi per cui era nata. "Andiamo avanti con le nostre attività - ha ribadito Mario Mega, presidente Adsp - prenderemo atto se verranno indicazioni diverse".

Per andare più spediti verso la riqualificazione della Zona Falcata, l' Adsp ha siglato un accordo con la Sogesid Spa, Società in house dei ministeri della Transizione ecologica e delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili. La partecipata statale fornirà assistenza specialistica per le caratterizzazioni ambientali nelle tre zone individuate (A, B, D) e per la redazione del progetto delle bonifiche.

La convenzione è stata firmata dal presidente Adsp Mario Mega e dal presidente e ad di Sogesid Carmelo Gallo, alla presenza del sottosegretario di Stato Barbara Floridia. All' incontro c' erano anche i portavoce del M5s Francesco D' Uva, Grazia D' Angelo, Antonio De Luca e Valentina Zafarana. Sogesid lavora già in altri scali portuali e Gallo, originario della Calabria, si è detto contento di operare nell' area dello Stretto a cui si sente Mega ha ricordato che l' **Autorità portuale** ha investito nella Falce circa un milione di euro per tanti piccoli interventi, tra cui le recinzioni per impedire nuove discariche e occupazioni abusive. Con il supporto dell' Università di Messina è stato realizzato il piano di caratterizzazione, poi approvato dalla Regione. A febbraio è stata sottoscritta un' intesa quadro con Sogesid in modo da poter attivare accordi specifici, questo è il primo, come sottolineato da Mega, un accordo esecutivo per l' assistenza tecnico specialistica nelle attività di caratterizzazione ambientale che sono state affide dopo una gara a un Rti con capogruppo la Cada Snc di Menfi (Agrigento). Le attività saranno avviate entro il 10 maggio e dovranno essere completate entro novanta giorni.

La Convenzione con la Sogesid prevede che venga aggiornato e integrato il Piano di caratterizzazione ambientale, gestirà la fase esecutiva con analisi e valutazione dei dati che emergeranno. La società dovrà poi ricostruire il modello idrogeologico e di diffusione degli inquinanti producendo una prima identificazione degli interventi di messa in sicurezza.

"Un ulteriore accordo - ha aggiunto Mega - porterà entro fine anno a soluzioni progettuali per le bonifiche e infine il progetto esecutivo che ci consentirà di bussare alle porte dei ministeri per ottenere quei finanziamenti indispensabili per potere cominciare a ragionare sulla valorizzazione della Zona Falcata".

Sulla base dei dati disponibili sarebbero necessari, come detto, dai settanta agli ottanta milioni di euro, ma è una cifra



approssimata, se per eccesso o per difetto si saprà solo alla fine dei rilevamenti. L' **Autorità portuale** aveva chiesto un finanziamento sul Recovery ma non si poteva predisporre



Quotidiano di Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

i capitolo senza la progettazione.

"Rammarica - ha sottolineato il sottosegretario Barbara Floridia - il fatto di non avere un progetto pronto già adesso da utilizzare con i Pnrr, un' occasione persa. È pesante quanto risposto dal Ministero, il presidente Mega ci ha provato ma non si può accedere a delle risorse senza una previsione documentale concreta. Questo accordo con la Sogesid serve proprio a quantificare al più presto le risorse necessarie e avviare il percorso per dare nuova vita ad aree di pregio".

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Sogesid entra nella bonifica della Falcata di Messina

Convenzione tra l' Autorità portuale dello Stretto e la in house ministeriale per velocizzare le caratterizzazioni ambientali

Un nuovo impulso per la riqualificazione della zona Falcata di **Messina**, con il potenziamento delle basi tecniche e scientifiche necessarie alla sua bonifica. Con questo obiettivo l' Autorità di sistema portuale dello Stretto ha siglato con Sogesid, società in house dei ministeri della Transizione Ecologica e delle Infrastrutture, una convenzione incentrata sulla caratterizzazione ambientale dell' area all' ingresso del **porto** di **Messina**, alla cui punta è eretta la stele della Madonna della Lettera. La Convenzione prevede l' aggiornamento e l' integrazione del Piano di caratterizzazione ambientale: saranno raccolti dati e informazioni sull' assetto piezometrico, la parametrizzazione idrodinamica dell' acquifero e lo stato di contaminazione della falda nelle tre zone interessate. Sogesid gestirà la fase esecutiva del Piano analizzando i dati. Inoltre, dovrà ricostruire il modello idrogeologico e di diffusione degli inquinanti con l' ausilio di modelli numerici e software dedicati, producendo una prima identificazione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica del sito. Per il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Mario Mega dichiara, la restituzione della Zona Falcata alla fruizione urbana «è uno degli obiettivi strategici dell' AdSP dello Stretto. Fondamentale è in questa prospettiva avviare quanto prima gli interventi di bonifica per i quali occorre dotarsi dei relativi progetti oltre che dei finanziamenti. L' attivazione di questa intesa con Sogesid, ha la finalità di operare con il supporto di una struttura tecnica specializzata che ci consentirà di fare presto e bene, rispettando il complesso quadro normativo che sovrintende a questo settore, ma soprattutto secondo le più avanzate tecniche oggi validate per le bonifiche dei siti inquinati». Sogesid lavora già in altri scali portuali affiancando le istituzioni. Nel corso della presentazione alla stampa dell' iniziativa, la sottosegretaria al ministero dell' Istruzione, Barbara Floridia, concludendo, ha detto che «la Zona Falcata, gioiello dal valore inestimabile e patrimonio dei messinesi e non solo, deve rivedere al più presto la luce con la pronta bonifica delle aree e la riprogettazione degli spazi di vivibilità. Sono certa che questo accordo consentirà il sollecito perseguimento di questi scopi, essendosi dotata l' amministrazione della professionalità consolidata dei tecnici di Sogesid, esperti nel risanamento e nella sostenibilità ambientale». - credito immagine in alto.



Oltre 600mila per gli operatori di Catania e Augusta

Dall' Autorità portuale una mano alle imprese

CATANIA - Secondo quanto contemplato nel Decreto legge 19 maggio 2020 n. 34, cosiddetto "Rilancio", l' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia orientale ha messo in atto azioni per sostenere le imprese e i concessionari dei Porti di Augusta e Catania. Si tratta di misure che ammontano a circa 635 mila euro in totale, suddivisi in 450 mila euro circa di restituzione di una parte dei canoni già versati da imprese portuali e concessionari e della restante quota sotto forma di sconto sui canoni ancora da versare. In sede di assestamento al Bilancio di previsione dell' esercizio finanziario 2020 l' **Autorità** ha destinato i tagli di spesa scaturenti dalla Legge di bilancio 2020 ai ristori previsti D.L. 34/2020.

Nel mese di gennaio 2021 l' **Autorità di sistema portuale** ha richiesto a tutti i soggetti di cui alla citata norma di legge di presentare la documentazione utile a comprovare i cali di fatturato eccedenti il 20% per i periodi temporali oggetto di ristori; verso la fine del mese di marzo ha concluso le operazioni di verifica sulla documentazione ricevuta ed ha approvato l' elenco dei ristori per i periodi: gennaio - luglio 2020 sulla scorta del calo di fatturato del periodo febbraio - giugno 2020 rispetto al 2019; agosto - dicembre 2020 sulla scorta del calo di fatturato del periodo luglio - novembre 2020 rispetto al 2019; L' importo del ristoro è stato determinato applicando le indicazioni del vigilante Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit), oggi Mims. Per quei concessionari e/o imprese che hanno già eseguito i pagamenti a saldo totale annualità 2020, l' **Autorità** ha effettuato i mandati a rimborso delle quote, in assenza di posizioni debitorie degli stessi anteriori l' anno 2020.

Per quei concessionari e/o imprese che non hanno ancora eseguito i pagamenti a saldo totale annualità 2020 l' **Autorità di Sistema Portuale** ha proceduto a rettificare il dovuto applicando i ristori in detrazione del dovuto.

"Da oltre un anno stiamo fronteggiando la terribile emergenza pandemica, che ha generato non pochi danni all' economia mondiale" affermano i vertici dell' **Autorità di Sistema Portuale**. "In questo momento più che mai, è quindi indispensabile fare **sistema** e sostenere gli operatori portuali, che instancabilmente hanno lavorato durante tutto il periodo e che attendono ormai da mesi una ripresa a pieno ritmo. Si ritiene quindi che un sostegno pubblico adeguato e rapido possa contribuire a mitigare, almeno in parte, le conseguenze della crisi".



L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale applica sconti ai canoni di concessione

Ristori per un totale di 635mila euro agli operatori dei porti di Augusta e

Catania L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale abbona

635mila euro di canoni di concessione a carico dei concessionari portuali dei

porti di Augusta e **Catania** in applicazione dell' articolo 199 "Disposizioni in

materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi" del decreto legge n. 34 del

19 maggio 2020 "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'

economia, nonché di politiche sociali connesse all' emergenza epidemiologica

da Covid-19", provvedimento che ha tra gli scopi quello di sostenere le

imprese colpite dagli effetti della pandemia sulla loro attività. In particolare, l'

AdSP ha deciso di restituire una parte dei canoni già versati da imprese

portuali e concessionari, per un totale di 450mila euro, e la quota restante di

185mila euro sotto forma di sconto sui canoni ancora da versare. L' ente

portuale ha specificato che lo scorso gennaio ha richiesto a tutti i soggetti di

cui alla norma di legge del 19 maggio 2020 di presentare la documentazione

utile a comprovare i cali di fatturato eccedenti il 20% per i periodi temporali

oggetto di ristori e che alla fine dello scorso mese ha concluso le operazioni

di verifica della documentazione ricevuta ed ha approvato l' elenco dei ristori per i periodi: gennaio-luglio 2020 sulla

scorta del calo di fatturato del periodo febbraio-giugno 2020 rispetto al 2019; agosto-dicembre 2020 sulla scorta del

calo di fatturato del periodo luglio-novembre 2020 rispetto al 2019. L' importo del ristoro è stato determinato

applicando le indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. L' AdSP del Mare di Sicilia

Orientale, motivando la decisione di concedere i ristori, ha spiegato che «da oltre un anno stiamo fronteggiando la

terribile emergenza pandemica, che ha generato non pochi danni all' economia mondiale. In questo momento più che

mai, è quindi indispensabile fare sistema e sostenere gli operatori portuali, che instancabilmente hanno lavorato

durante tutto il periodo e che attendono ormai da mesi una ripresa a pieno ritmo. Si ritiene quindi che un sostegno

pubblico adeguato e rapido possa contribuire a mitigare, almeno in parte, le conseguenze della crisi». Nell' intero

2020 il **porto** di Augusta, amministrato dall' AdSP del Mare di Sicilia Orientale, ha movimentato complessivamente

24,0 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -2,3% sull' anno precedente, di cui 23,0 milioni di tonnellate di

rinfuse liquide (-3,1%), costituite da 6,2 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-9,3%), 15,3 milioni di tonnellate di

prodotti petroliferi raffinati (-1,1%), 728mila tonnellate di prodotti chimici (+7,2%) e 723mila tonnellate di gas liquefatto

o compresso e gas naturale (+3,8%), e 1,0 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+19,5%), costituite da 740mila

tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+37,1%), 170mila tonnellate di prodotti metallurgici (+21,6%), 41mila

tonnellate di carbone e lignite (-22,7%) e 90mila tonnellate di altre rinfuse solide (-34,8%). Lo scorso anno il **porto** di

Catania, anch' esso amministrato dall' AdSP della Sicilia Orientale, ha movimentato 8,3 milioni di tonnellate di merci

(-1,5%), di cui quasi 8,0 milioni di tonnellate di merci varie (-1,2%), costituite da 7,4 milioni di tonnellate di rotabili

(-1,1%) e 568mila tonnellate di merci containerizzate (-2,6%), e 343mila tonnellate di rinfuse solide (-8,4%), costituite

da 190mila tonnellate di prodotti metallurgici (-1,6%), 67mila tonnellate di cereali (+2,1%), 40mila tonnellate di minerali

e materiali da costruzione (-54,5%), 22mila tonnellate di prodotti alimentari, foraggi e semi oleosi (+391,1%), 14mila

tonnellate di prodotti chimici (-6,1%) e 9mila tonnellate di altre rinfuse solide (+40,3%).



L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale applica sconti ai canoni di concessione

Ristori per un totale di 635mila euro agli operatori dei porti di Augusta e Catania

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale abbona 635mila euro di canoni di concessione a carico dei concessionari portuali dei porti di Augusta e Catania in applicazione dell' articolo 199 "Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi" del decreto legge n. 34 del 19 maggio 2020 "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all' economia, nonché di politiche sociali connesse all' emergenza epidemiologica da Covid-19", provvedimento che ha tra gli scopi quello di sostenere le imprese colpite dagli effetti della pandemia sulla loro attività.

In particolare, l'AdSP ha deciso di restituire una parte dei canoni già versati da imprese portuali e concessionari, per un totale di 450mila euro, e la quota restante di 185mila euro sotto forma di sconto sui canoni ancora da versare.

L'ente portuale ha specificato che lo scorso gennaio ha richiesto a tutti i soggetti di cui alla norma di legge del 19 maggio 2020 di presentare la documentazione utile a comprovare i cali di fatturato eccedenti il 20% per i periodi temporali oggetto di ristori e che alla fine dello scorso mese ha concluso le operazioni di verifica della documentazione ricevuta ed ha approvato l'elenco dei ristori per i periodi: gennaio-luglio 2020 sulla scorta del calo di fatturato del periodo febbraio-giugno 2020 rispetto al 2019; agosto-dicembre 2020 sulla scorta del calo di fatturato del periodo luglio-novembre 2020 rispetto al 2019. L'importo del ristoro è stato determinato applicando le indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, motivando la decisione di concedere i ristori, ha spiegato che «da oltre un anno stiamo fronteggiando la terribile emergenza pandemica, che ha generato non pochi danni all' economia mondiale. In questo momento più che mai, è quindi indispensabile fare sistema e sostenere gli operatori portuali, che instancabilmente hanno lavorato durante tutto il periodo e che attendono ormai da mesi una ripresa a pieno ritmo. Si ritiene quindi che un sostegno pubblico adeguato e rapido possa contribuire a mitigare, almeno in parte, le conseguenze della crisi».

Nell'intero 2020 il porto di Augusta, amministrato dall'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, ha movimentato complessivamente 24,0 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -2,3% sull'anno precedente, di cui 23,0 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-3,1%), costituite da 6,2 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-9,3%), 15,3 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-1,1%), 728mila tonnellate di prodotti chimici (+7,2%) e 723mila tonnellate di gas liquefatto o compresso e gas naturale (+3,8%), e 1,0 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+19,5%), costituite da 740mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+37,1%), 170mila tonnellate di prodotti metallurgici (+21,6%), 41mila tonnellate di carbone e lignite (-22,7%) e 90mila tonnellate di altre rinfuse solide (-34,8%).

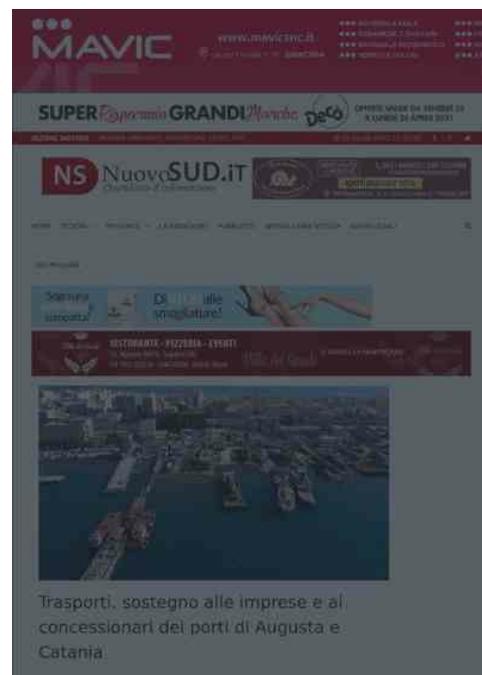
Lo scorso anno il porto di Catania, anch'esso amministrato dall'AdSP della Sicilia Orientale, ha movimentato 8,3 milioni di tonnellate di merci (-1,5%), di cui quasi 8,0 milioni di tonnellate di merci varie (-1,2%), costituite da 7,4 milioni di tonnellate di rotabili (-1,1%) e 568mila tonnellate di merci containerizzate (-2,6%), e 343mila tonnellate di rinfuse solide (-8,4%), costituite da 190mila tonnellate di prodotti metallurgici (-1,6%), 67mila tonnellate di cereali (+2,1%), 40mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (-54,5%), 22mila tonnellate di prodotti alimentari, foraggi e semi oleosi (+391,1%), 14mila tonnellate di prodotti chimici (-6,1%) e 9mila tonnellate di altre rinfuse solide (+40,3%).

Nuovo Sud

Catania

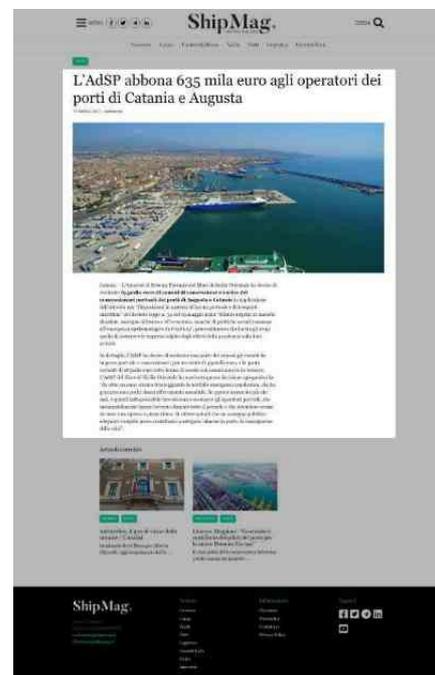
Trasporti, sostegno alle imprese e ai concessionari dei porti di Augusta e Catania

Misure per un totale di circa 635 mila euro sono state messe in atto, in ottemperanza alle norme dettate dal cosiddetto 'decreto rilancio', dall' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale a sostegno delle imprese e dei concessionari portuali nei porti di Augusta e Catania. Si tratta di 450 mila euro circa di restituzione di una parte dei canoni già versati dalle imprese portuali e dai concessionari e della restante quota sotto forma di sconto sui canoni ancora da versare. In sede di assestamento al bilancio di previsione dell' esercizio finanziario 2020 sono stati destinati i tagli di spesa scaturiti dalla legge di bilancio 2020 ai ristori previsti decreto legge n.34 del 19 maggio 2020. Nel marzo scorso, concluso le operazioni di verifica sulla documentazione ricevuta, è stato approvato l' elenco dei ristori per i periodi: gennaio - luglio 2020 sulla scorta del calo di fatturato del periodo febbraio - giugno 2020 rispetto al 2019; agosto - dicembre 2020 sulla scorta del calo di fatturato del periodo luglio - novembre 2020 rispetto al 2019; "Da oltre un anno - affermano i vertici dell' Autorità di sistema portuale stiamo fronteggiando la terribile emergenza pandemica, che ha generato non pochi danni all' economia mondiale. In questo momento più che mai è quindi indispensabile fare sistema e sostenere gli operatori portuali, che instancabilmente hanno lavorato durante tutto il periodo e che attendono ormai da mesi una ripresa a pieno ritmo". "Si ritiene quindi - concludono i vertici dell' Autorità di sistema portuale - che un sostegno pubblico adeguato e rapido possa contribuire a mitigare, almeno in parte, le conseguenze della crisi"



L'AdSP abbona 635 mila euro agli operatori dei porti di Catania e Augusta

Catania L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha deciso di restituire 635mila euro di canoni di concessione a carico dei concessionari portuali dei porti di Augusta e Catania in applicazione dell'articolo 199 Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi del decreto legge n. 34 del 19 maggio 2020 Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, provvedimento che ha tra gli scopi quello di sostenere le imprese colpite dagli effetti della pandemia sulla loro attività. In dettaglio, l'AdSP ha deciso di restituire una parte dei canoni già versati da imprese portuali e concessionari, per un totale di 450mila euro, e la quota restante di 185mila euro sotto forma di sconto sui canoni ancora da versare. L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha motivato questa decisione spiegando che da oltre un anno stiamo fronteggiando la terribile emergenza pandemica, che ha generato non pochi danni all'economia mondiale. In questo momento più che mai, è quindi indispensabile fare sistema e sostenere gli operatori portuali, che instancabilmente hanno lavorato durante tutto il periodo e che attendono ormai da mesi una ripresa a pieno ritmo. Si ritiene quindi che un sostegno pubblico adeguato e rapido possa contribuire a mitigare, almeno in parte, le conseguenze della crisi.



Shipping Italy

Catania

Dall'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ristori per 635mila euro a imprese portuali e concessionari

L'**AdSP** del Mare di Sicilia Orientale ha destinato complessivamente 635mila euro a imprese portuali e concessionari dei porti di Catania e Augusta colpiti dagli effetti dall'emergenza sanitaria, in ottemperanza a quanto previsto dal cosiddetto Decreto Rilancio (Decreto Legge 19 maggio 2020 n. 34). In particolare 450 mila euro andranno a restituzione di una parte dei canoni già versati, mentre la restante quota sarà utilizzata per sconti su quelli ancora da versare. Nel dettaglio, ripercorre l'ente, l'**AdSP** aveva destinato i tagli di spesa scaturenti dalla Legge di Bilancio 2020 ai ristori previsti dal Decreto Rilancio in sede di assestamento al Bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 2020. L'impegno di spesa è stato assunto a fine dicembre con Delibera Presidenziale; a gennaio l'**AdSP** ha richiesto agli interessati di presentare la documentazione (utile a comprovare i cali di fatturato eccedenti il 20% per il periodo in questione). A marzo sono infine state concluse le operazioni di verifica ed è quindi stato approvato l'elenco dei ristori (per i periodi gennaio luglio 2020 sulla scorta del calo di fatturato del periodo febbraio giugno 2020 rispetto al 2019 e agosto dicembre 2020 per i cali del periodo luglio novembre 2020 rispetto al 2019), il cui importo è stato calcolato seguendo le indicazioni ministeriali.



Redazione

Decreto rilancio, l' autorità di sistema portuale adotta misure per sostenere le imprese

Secondo quanto contemplato nel Decreto Legge 19 maggio 2020 n. 34 recante "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all' economia, nonché di politiche sociali connesse all' emergenza epidemiologica da COVID-19" - Art. 199: Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha messo in atto azioni concrete per sostenere le imprese ed i concessionari portuali dei Porti di Augusta e Catania. Si tratta di misure che ammontano a circa 635 mila euro in totale, suddivisi in 450 mila euro circa di restituzione di una parte dei canoni già versati da imprese portuali e concessionari e della restante quota sotto forma di sconto sui canoni ancora da versare. In sede di assestamento al Bilancio di previsione dell' esercizio finanziario 2020 l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha destinato i tagli di spesa scaturenti dalla Legge di Bilancio 2020 ai ristori previsti Decreto Legge 19 maggio 2020 n. 34; In seguito, con Delibera Presidenziale del 29.12.2020 è stato assunto regolare impegno di spesa a carico del Bilancio di previsione dell' esercizio finanziario 2020 per ottemperare ai sopraddetti ristori; Nel mese

di gennaio 2021 l' Autorità di Sistema Portuale ha richiesto a tutti i soggetti di cui alla citata norma di legge di presentare la documentazione utile a comprovare i cali di fatturato eccedenti il 20% per i periodi temporali oggetto di ristori; Verso la fine del mese di marzo l' Autorità di Sistema Portuale ha concluso le operazioni di verifica sulla documentazione ricevuta ed ha approvato l' elenco dei ristori per i periodi: L' importo del ristoro è stato determinato applicando le indicazioni del vigilante Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), oggi MIMS. Per quei concessionari e/o imprese che hanno già eseguito i pagamenti a saldo totale annualità 2020, l' Autorità di Sistema Portuale ha effettuato i mandati a rimborso delle quote, in assenza di posizioni debitorie degli stessi anteriori l' anno 2020. Per quei concessionari e/o imprese che non hanno ancora eseguito i pagamenti a saldo totale annualità 2020 l' Autorità di Sistema Portuale ha proceduto a rettificare il dovuto applicando i ristori in detrazione del dovuto. "Da oltre un anno stiamo fronteggiando la terribile emergenza pandemica, che ha generato non pochi danni all' economia mondiale" affermano i vertici dell' Autorità di Sistema Portuale "In questo momento più che mai, è quindi indispensabile fare sistema e sostenere gli operatori portuali, che instancabilmente hanno lavorato durante tutto il periodo e che attendono ormai da mesi una ripresa a pieno ritmo. Si ritiene quindi che un sostegno pubblico adeguato e rapido possa contribuire a mitigare, almeno in parte, le conseguenze della crisi".



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

«Incomprensibile tagliare fuori il porto»

Augusta. «In una logica di sistema portuale europeo prim' ancora che nazionale, è incomprensibile lasciare fuori dal Piano nazionale di ripresa e resilienza i porti di Augusta, secondo scalo industriale e petrolifero e Gioia Tauro primo porto container del Paese che, anche per loro posizione geografica, necessitano di un rafforzamento della competitività del sistema portuale e produttivo e di fatto invece nel Piano di resilienza nazionale hanno ottenuto una presenza marginale nella pianificazione dei trasporti». E' quanto sottolinea l' assessore alle Politiche portuali Tania Patania facendo seguito alla nota che Giuseppe Di Mare e Aldo Alessio, rispettivamente sindaci di Augusta e Gioia Tauro hanno inviato al governo Draghi e ai parlamentari calabresi e siciliani, con cui è stata sottolineata l' importanza per le realtà portuali delle due regioni meridionali di essere inserite nell' elenco delle priorità su cui si concentreranno gli interventi previsti dal Pnrr di prossima presentazione. Tania Patania è intervenuta al webinar di approfondimento sul documento intitolato "I tre interventi che non possono mancare nel sistema dei trasporti di Sicilia e Calabria" presentato dai docenti ordinari di trasporti e costruzioni di strade, ferrovie ed aeroporti di tutte le università della Sicilia e della Calabria. «Il documento - riferisce l' assessore - che contiene una ragionata articolazione degli interventi infrastrutturali necessari a garantire la coesione territoriale ed economica del estremo sud Italia rispetto al resto della penisola e dell' Europa, ha già avuto il pieno sostegno dei primi cittadini di Gioia Tauro ed Augusta».L' assessore alle Politiche portuali ha suggerito di «studiare sinergicamente con tutti gli attori presenti azioni concrete di intervento, affinché si possa superare il divario socio-economico del mezzogiorno con il resto del Paese attraverso interscambi di conoscenze e competenze tra porti, governo, università, imprese e sistema territoriale. E' in questo senso - secondo l' assessore - che peraltro vanno letti gli interventi di incentivazione allo sviluppo economico nelle forme delle Zes e delle ZIs, ovvero la creazione di un sistema che vede insieme i soggetti interessati e superando localismi spesso contraddittori e controproducenti. L' obiettivo è quello di cogliere appieno le opportunità offerte sul piano economico, politico e strategico dalla collocazione dei due porti lungo le rotte commerciali. E' anche in uno scenario più ampio che proprio le due realtà portuali di Augusta e Gioia Tauro fanno emergere la loro centralità nel disegno di ripresa e resilienza nazionale e comunitario. Dimenticare questo ruolo, alla vigilia di una "rivoluzione" sociale ed economica che riguarda l' intero continente, significa ripetere gli stessi errori già consegnati alla storia e a pure abbandonare il Mezzogiorno di Italia».Agnese Siliato.



Deposito Gnl, ambientalisti chiedono il referendum

Il dibattito sulla realizzazione della struttura nella rada di Augusta è sempre più acceso. Le associazioni: "Interpellare i cittadini". Il sindaco Di Mare al QdS: rispetteremo le prassi previste dalla legge

AUGUSTA (SR) - Si fa sempre più acceso il dibattito sulla realizzazione di un deposito costiero di Gnl (Gas Naturale Liquefatto) presso il pontile di Punta Cugno all' interno della rada di Augusta.

La realizzazione del deposito, voluto dall' **Autorità** di **sistema portuale (Adsp)** della Sicilia Orientale, suscita non pochi timori tra le Associazioni ambientaliste per l' ubicazione scelta.

Difatti l' impianto verrebbe a trovarsi a poca distanza dalle torce sempre accese delle raffinerie del vicino petrolchimico di Priolo, a poca distanza dal centro abitato di Augusta, e in un area fortemente sismica e soggetta a maremoti.

L' argomento deposito Gnl è stato trattato lo scorso 15 febbraio in un consiglio comunale monotematico. In quella sede è stato richiesto dalle associazioni Italia Nostra e Decontaminazione Sicilia l' indizione di un referendum consultivo affinché la popolazione di Augusta si possa esprimere sulla realizzazione dell' impianto.

Detta richiesta è stata lasciata cadere nel vuoto. Ora numerose Associazioni ambientaliste, contrarie alla realizzazione dell' impianto, tornano a chiedere all' Amministrazione comunale Di Mare, che si è sempre dichiarata a favore del deposito di Gnl dentro la rada, di consultare la popolazione con un referendum. Lo chiedono in un comunicato: Comitato Punta Izzo Possibile; Natura Sicula Onlus; Decontaminazione Sicilia; Generazioni Future Sicilia; Comitato Stop Veleni; Associazione Naturalchemica; e l' arciprete di Augusta, Don Palmiro Prisutto.

"La scelta di realizzare un deposito di Gnl, all' interno del porto di Augusta, deve essere sottoposta al parere preventivo dei cittadini chiamati a subirla - scrivono le Associazioni -. Il sindaco di Augusta ha pertanto l' onere d' indire tempestivamente un referendum per permettere ai suoi concittadini di esprimersi".

"La direttiva Seveso III, che è legge dello Stato (d.lgs. 105/2015) - aggiungono - pone infatti a carico del Comune l' obbligo d' informare i cittadini e promuovere una consultazione popolare per ogni nuovo progetto d' impianto a rischio d' incidente rilevante, nonché in caso di "insediamenti o infrastrutture intorno agli stabilimenti esistenti" in grado di "aggravare il rischio d' incidente rilevante" (art 24 comma 1 decreto citato)".

"Nel recente passato - proseguono - il Comune di Augusta ha più volte omesso di consultare i propri cittadini sull' opportunità d' iniziative imprenditoriali destinate ad aggravare la soglia di rischio industriale e ambientale già elevatissimo. Emblematica in tal senso è la vicenda del rigassificatore Ionio gas, in cui l' ente megarese - allora guidato dall' amministrazione Carrubba era stato l' unico dei tre comuni coinvolti (a differenza di Melilli e Priolo) a non aver indetto un referendum consultivo. Sul deposito di Gnl, promosso dall' **Autorità** di **Sistema portuale**, l' ex amministrazione Di Pietro riuscì addirittura a dichiararsi "incompetente" pur di venir meno alla gravosa incombenza".

"Qual è adesso l' intenzione dell' attuale sindaco Giuseppe Di Mare e della sua Giunta, che sul Gnl hanno già espresso il loro indirizzo favorevole?"

Sull' amministrazione Di Mare - concludono - grava la responsabilità di scegliere: applicare la legge



Quotidiano di Sicilia

Augusta

e consultare i cittadini oppure tirare dritto e ignorare la volontà popolare in perfetta continuità con le amministrazioni precedenti".

Il sindaco Di Mare, da noi interpellato, ha risposto che "Per i referendum ci sono delle prassi che prevede la legge. Se in questo caso vi sono i requisiti previsti dalla legge quest' ultima deve essere sempre rispettata".

Infrastrutture, Pasqualino Monti tra nuovi commissari

Anche Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, è tra i 28 commissari straordinari nominati da Draghi per sbloccare 57 opere vitali nel Paese . Il documento firmato dal presidente del Consiglio ha individuato solo tre opere portuali in tutta Italia - a Genova, Livorno e Palermo - con una progettualità matura e avanzata da meritare gli investimenti previsti. A Palermo, dunque, unica città del sud, saranno destinati 155 milioni che serviranno per i lavori di interfaccia città/porto, per il bacino da 150 Tpl e per la messa in sicurezza.



Affari Italiani

Palermo, Termini Imerese

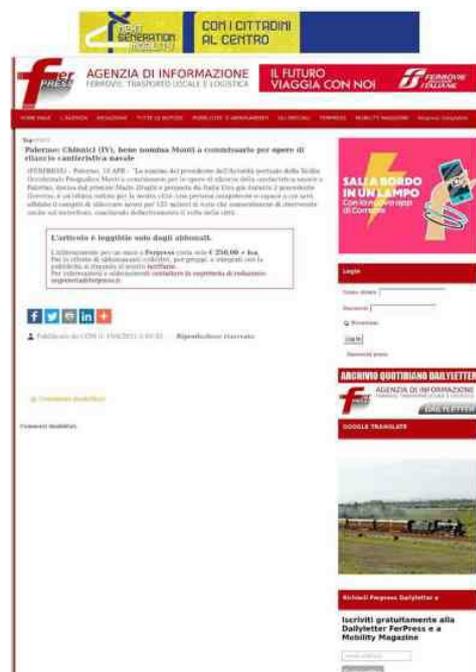
Infrastrutture, Pasqualino Monti tra nuovi commissari

Roma, 19 apr. (Adnkronos) - Anche **Pasqualino Monti**, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, è tra i 28 commissari straordinari nominati da Draghi per sbloccare 57 opere vitali nel Paese. Il documento firmato dal presidente del Consiglio ha individuato solo tre opere portuali in tutta Italia - a Genova, Livorno e Palermo - con una progettualità matura e avanzata da meritare gli investimenti previsti. A Palermo, dunque, unica città del sud, saranno destinati 155 milioni che serviranno per i lavori di interfaccia città/porto, per il bacino da 150 Tpl e per la messa in sicurezza.

The screenshot shows the website 'affaritaliani.it' with the headline 'Infrastrutture, Pasqualino Monti tra nuovi commissari'. The article text is partially visible, mentioning the appointment of 28 extraordinary commissioners by Draghi to unlock 57 vital works in Italy, with three projects in Genoa, Livorno, and Palermo. Below the article, there is a section for 'aiTV' featuring a video thumbnail and a caption: 'Luca e Paolo cantano i "giustizieri del web" sulle note di "Mi vendi"'. There is also a section titled 'in evidenza' with a thumbnail for 'THE SUPER LEAGUE' and the text 'Ironia social Super Lega come Black Mirror Bloccati in un eterno Tredici Tini'.

Palermo: Chinnici (IV), bene nomina Monti a commissario per opere di rilancio cantieristica navale

(FERPRESS) Palermo, 19 APR La nomina del presidente dell'Autorità portuale della Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti** a commissario per le opere di rilancio della cantieristica navale a Palermo, decisa dal premier Mario Draghi e proposta da Italia Viva già durante il precedente Governo, è un'ottima notizia per la nostra città: una persona competente e capace a cui sarà affidato il compito di sbloccare lavori per 155 milioni di euro che consentiranno di intervenire anche sul waterfront, cambiando definitivamente il volto della città. Lo dichiara il consigliere Dario Chinnici (Italia Viva). Si tratta dell'unico commissariamento portuale al Sud, insieme a Livorno e Genova, a dimostrazione del fatto che il porto di Palermo è tornato a essere centrale a livello nazionale. Stiamo lavorando concretamente affinché già nel prossimo provvedimento del Governo, così come concordato con la viceministra Teresa Bellanova, sia inserita la nomina del commissario per il Ponte Corleone.



Le nuove infrastrutture nei porti della AdSp Sicilia occ.

In conclusione dell'intervista video il suo pensiero sull'associazione Assoport

Vezi

PALERMO Le nuove infrastrutture nei porti della Sicilia occidentale che vede riuniti Palermo, Trapani. Termini Imerese e Porto Empedocle sono giunte a conclusione per circa il 70%. Manca una fetta di lavori che però sono molto importanti. Lo afferma il presidente Pasqualino Monti nominato la settimana scorsa commissario unico per i lavori in oggetto dal ministro del Mims Enrico Giovannini. Siamo di fronte ad una serie di nuove infrastrutture che ha cambiato la faccia, ma soprattutto la vita dei porti della Sicilia occidentale. A breve (diciamo entro fine Giugno) sarà inaugurata la nuova stazione marittima un gioiello all'avanguardia. Non ostante la pandemia e l'azzeramento del traffico crocieristico, dice ancora Pasqualino Monti, approveremo a breve un bilancio di tutto rispetto che ci permette di proseguire senza la minima interruzione tutti i lavori programmati. La burocrazia ha influito sui tempi programmati?. Ho scritto un libro su questo problema, è passato qualche anno, poco è cambiato per non dire niente. Siamo indietro anni nei confronti di altri paesi e questo ci penalizza, ma non è solo la burocrazia anche il sistema logistico-portuale ha bisogno di una attenta revisione. Al presidente abbiamo chiesto in conclusione un suo pensiero su **Assoport** anche se la sua **AdSp** è l'unica al momento fuori dall'Associazione. La nostra domanda breve e diretta: ci sono presidente all'interno, sopra tutto in alcuni porti del sud Italia dei mal di pancia all'interno dell'Associazione che si appresta a breve a nominare un nuovo presidente? Prevede che ci possa essere uno sfilacciamento, addirittura una scissione?. La risposta la si può ascoltare collegandosi all'interviste video



Gualtiero Tamburini, economista: come nella sanità ognuno procede per proprio conto

I guai dei porti regionalizzati

Non viene sfruttata la loro presenza nel Mediterraneo

CARLO VALENTINI

«Una delle chiavi strategiche del rilancio del paese è il trasporto marittimo, per troppo tempo sottovalutato. Anche il Recovery Plan lo menziona espressamente come settore prioritario con l'obiettivo di accelerare la produzione e l'utilizzo di navi moderne ambientalmente sostenibili e colmare il deficit di investimenti utili per accelerare la transizione green delle navi europee verso gli obiettivi di rispetto dell'ambiente che l'Europa intende raggiungere entro il 2030. Non a caso il ministro delle Infrastrutture e quello della Transizione ecologica, in accordo con Assarmatori, hanno già previsto uno stanziamento di 500 milioni di euro per favorire il rinnovo e il refitting della flotta italiana di navi traghetto con grande attenzione al trasporto pubblico locale e ai collegamenti con le isole»: Gualtiero Tamburini, economista (università di Bologna e Urbino, ricercatore alla London School of Economist), ex presidente di Nomisma, è l'autore del Rapporto Shipping Italia (Nomisma e Assarmatori), ovvero come valorizzare i nostri mari e renderli protagonisti del rilancio post Covid del paese. Il business del mare è spesso snobbato mentre ha numeri rilevanti che potrebbero ulteriormente svilupparsi: «Il settore marittimo italiano nel complesso (merci e passeggeri), fino a prima della pandemia esprimeva una produzione pari a 12,670 miliardi di euro», dice, «a cui sono da aggiungere altri 24 miliardi di valore indiretto e indotto, con 48.807 posti di lavoro, che per effetto delle rotazioni degli equipaggi significa un coinvolgimento ogni anno di oltre 66 mila lavoratori. Il 56% dei volumi importati e il 43% di quelli esportati viaggia su nave.

La quota di mercato delle imprese italiane, in un contesto di accelerata competizione globale, tuttavia, si è notevolmente ridotta, passata dal 15,8% del 2008 al 9,1% nel 2019. Fa eccezione il comparto Ro-Ro (traghetti) che è una eccellenza tutta italiana, che ha continuato a crescere e che oggi detiene oltre il 42% del proprio mercato. Qui il trasporto marittimo garantisce la continuità territoriale e gli approvvigionamenti in ambito domestico poiché oltre 6,6 milioni di italiani vivono su un'isola».

Domanda. Che cosa dovrebbe fare il governo per sostenere il trasporto marittimo?

Risposta. Lavorare insieme all'Europa sia per promuovere la transizione tecnologica carbon free sia per la protezione dalla concorrenza sleale operata da Paesi terzi.

D. L'Europa come si sta muovendo?

R. La Commissione ha affrontato il problema della perdita di competitività delle marinerie degli Stati membri.

Per far fronte al rischio di delocalizzazione delle compagnie di navigazione a favore di paesi extra-Ue con una bassa imposizione fiscale e risibile protezione sociale della forza lavoro, sono state introdotte misure che consentono agli Stati membri di accordare una riduzione fino a zero delle imposte sul reddito e dei contributi di sicurezza sociale dei marittimi comunitari imbarcati su navi registrate in uno stato membro e delle imposte sulle società per le attività di trasporto marittimo. In compenso il settore restituisce ai paesi Ue parte dei sussidi.

Per esempio nel 2019 ha generato versamenti nelle casse dello Stato italiano per 326 milioni di euro di imposte, oltre



a garantire l' introito di oltre 1,5 miliardi di euro di dazi sulle merci movimentate nei porti nazionali.



D. I porti italiani sono concorrenziali?

R. La sessantina di porti disseminati lungo le coste sconta da decenni dinamiche regionalistiche, analoghe a quelle i cui effetti negativi abbiamo visto recentemente intervenire anche nella gestione delle misure sanitarie. La competizione internazionale richiederebbe il maggiore sforzo possibile verso il coordinamento e la specializzazione, evitando costose duplicazioni di funzioni che impediscono di raggiungere soglie di efficienza adeguata nei singoli porti.

D. Qual è lo stato di salute della cantieristica italiana?

R. Vanta sistemi di eccellenza per esempio nelle navi da crociera, poi produttori di sistemi e componenti a uso navale che sono al top. Si deve confrontare con una accesa e sovente sleale competizione internazionale, soprattutto quella dei produttori asiatici.

È ingiusto chiedere favoritismi come non difendere i campioni nazionali, o europei, assaliti in modo non regolare.

D. Il Covid sta creando difficoltà nei trasporti marittimi, pochi container e noli alle stelle. Situazione passeggera o che continuerà?

R. Verosimilmente passeggera, dovuta agli effetti della pandemia, che ha causato un'alterazione degli equilibri tra domanda e offerta di beni nelle varie regioni del mondo soprattutto a causa delle chiusure non sincronizzate.

L'orizzonte temporale del ripristino degli equilibri precedenti è materia dei virologi.

D. A proposito di Covid, il trasporto passeggeri, soprattutto le crociere, sono in forte crisi. Riusciranno a ritrovare i numeri pre-emergenza?

R. Il settore delle crociere, in Italia più forte che negli altri paesi europei, ha vissuto anni di crescita accelerata dei passeggeri, circa il 30% nell'ultimo decennio. L'offerta si era ampliata e l'occupazione era cresciuta notevolmente. Lo stato attuale di crisi è prettamente congiunturale, dovuto all'emergenza sanitaria. La nostra indagine ha evidenziato le profonde flessioni nel 2020: crociere (-94,6%), traghetti (-46,7%) e trasporti locali (-49,2%). I dati relativi al trasporto merci hanno registrato variazioni meno significative, con un incremento del segmento container in termini di tonnellate trasportate (+2,7%). Ciononostante non si ravvisano, soprattutto per le crociere, significative debolezze strutturali del modello di offerta se non l'impegnativo compito di seguire e possibilmente anticipare le evoluzioni di una domanda sempre più sofisticata e differenziata. Il mercato si appresta a ripartire con fiducia, avendo adottato una ampia gamma di misure di sicurezza.

D. Qual è il ruolo del Mediterraneo?

R. Le Autostrade del Mare nazionali hanno movimentato oltre 700 milioni di veicoli con un risparmio di costi esterni per inquinamento atmosferico, incidenti, congestione e rumore di poco meno di 300 milioni di euro. Gli effetti a catena del recente incidente del canale di Suez su traffici e noli danno un'idea dell'importanza del traffico che solca il Mediterraneo. È opportuno chiedersi quanto l'Italia riesca a giocare un ruolo all'interno della filiera logistica dei traffici che transitano e approdano nel Mediterraneo. La risposta sta nelle scelte della politica, che sarebbe ora si impegnasse su questi grandi e decisivi temi della sviluppo.

© Riproduzione riservata.

l' appello

Merlo al governo: "Subito un cambio di passo"

Il presidente di Federlogistica, già al vertice di Genova: " Dai dragaggi alle grandi opere fondamentale accelerare "

di Massimo Minella I segnali che arrivano dal neoministro delle Infrastrutture a sostegno della portualità sono evidenti e positivi. Ma non bastano per sbloccare una situazione sostanzialmente ferma da anni e che rischia di vedere l' Italia soccombere nella sfida globale della logistica. Luigi Merlo, già al vertice dell' authority genovese ed ex consulente del ministero dei Trasporti, oggi presidente di Federlogistica- Confrtrasporto, sprona l' esecutivo a un cambio di marcia sul fronte dei trasporti e dell' economia del mare. Prima che sia troppo tardi, avverte. Ecco perché diventa fondamentale mettere rapidamente in campo un piano d' azione che consenta alle banchine di trasformarsi in vere e proprie piattaforme logistiche in grado di interagire con le varie modalità di trasporto, dalla ferrovia all' autostrada fino all' aereo. Tutte modalità di trasporto, per inciso, che Genova riunisce in una manciata di metri.

L' elenco di Merlo è preciso: dragaggi, opere bloccate, piani regolatori (e non varianti) e regolamento sulle concessioni. Sono questi i principali nodi da sciogliere. «Nella grande emergenza che si trova ad affrontare il sistema Paese - spiega Merlo - anche i primi segnali positivi che il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili fa emergere, hanno la loro importanza, ma non sono né sufficienti né efficienti se non assumono caratteristiche sistematiche e non sono frutto di un quadro definito di priorità».

Bene anche la scelta dei commissari straordinari per la ripartenza delle grandi opere pubbliche bloccate, « ma il male oscuro che affligge i porti, evidenziatisi in modo netto come nodo strategico per la competitività del Paese, non ha ancora alcuna terapia - aggiunge il presidente di Federlogistica - I dragaggi indispensabili per fare entrare le navi nei porti restano al palo così come restano in vigore procedure tanto farraginose quanto impossibili, che negano ogni prospettiva di semplificazione e continuano a bloccare centinaia di opere medie e grandi negli scali marittimi italiani». Il grande sforzo da compiere, ancora una volta, è quello che conduce a procedure più snelle, pratiche veloci e meno burocrazia. Possibile?

« Sogniamo un grande futuro - chiude Merlo - ma consentiamo a norme, procedure e burocrazia, di annientare il presente. E ciò accade anche per quanto riguarda la Conferenza dei presidenti dei porti, convocata dopo anni e anni di attesa, ma sui cui temi che dovrebbero essere prioritari non c' è traccia: nessuna priorità è stata data, dopo ben 27 anni di attesa, al regolamento delle concessioni ex articolo 18. Nonostante su questo tema siano intervenuti l' Autorità di regolazione dei trasporti e l' Antitrust, il ministero non pone questo regolamento neppure in agenda e continua a non convocare la conferenza delle associazioni di categoria e dei sindacati, che potrebbero e hanno il diritto di dare un contributo determinante a una pianificazione nazionale della portualità che continua a lamentare l' assenza di piani regolatori di sistema ».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Porti: Federlogistica al governo, serve un cambio di marcia

Merlo, pianificazione, non solo varianti come chiede Assoport

(ANSA) - GENOVA, 19 APR - "Dragaggi indispensabili per far entrare le navi nei porti restano al palo così come restano in vigore procedure tanto farraginose quanto impossibili, che negano ogni prospettiva di semplificazione e continuano a bloccare centinaia di opere medie e grandi negli scali marittimi". Per il presidente di Federlogistica-Contrasporto Luigi Merlo "il male oscuro che affligge i porti, evidenziatisi come come nodo strategico per la competitività del Paese, non ha ancora alcuna terapia", e serve "un cambio di marcia", perché se "è apprezzabile l'individuazione di un primo numero di opere e la nomina dei rispettivi commissari", è necessario individuare un quadro di priorità, serve una pianificazione nazionale che non c'è ancora. La conferenza dei presidenti dei porti, ad esempio, è stata finalmente convocata dopo anni di attesa "ma dei temi che dovrebbero essere prioritari non c'è traccia". Il ministero non ha messo "neppure in agenda il regolamento delle concessioni ex articolo 18" dice Merlo e "continua a non convocare (come invece è previsto dalla legge) la conferenza delle associazioni di categoria e dei sindacati che potrebbero e hanno il diritto di dare un contributo determinante". La pianificazione nazionale della portualità sconta ancora "l'assenza di piani regolatori di sistema" e "proprio su questi temi registra la proposta di Assoport di fornire alle Autorità di Sistema Portuale mano libera per apportare varianti ai piani esistenti, perpetuando scelte e decisioni estemporanee, destinate a innescare distorsioni e concorrenze fra porti vicini, con costi elevatissimi per l'intero sistema nazionale". Secondo Federlogistica, invece, "le varianti devono rappresentare una rara eccezione e non certo un modus operandi che è antitetico rispetto a una seria pianificazione". Prima va fatta la pianificazione nazionale, insomma, poi eventualmente le varianti. (ANSA).



Merlo (Federlogistica): ancora nessuna terapia per i porti

Dragaggi, opere bloccate, piani regolatori (e non varianti) e regolamento sulle concessioni fra i nodi da sciogliere Manifestando apprezzamento per la nomina da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili dei commissari straordinari incaricati di sbloccare 57 opere infrastrutturali strategiche, il presidente di Federlogistica-Conftrasporto, Luigi Merlo, ha lamentato che invece i porti, evidenziatisi in modo netto come nodo strategico per la competitività del Paese, non hanno ancora alcuna terapia. I dragaggi indispensabili per fare entrare le navi nei porti - ha evidenziato Merlo - restano al palo così come restano in vigore procedure tanto farraginose quanto impossibili, che negano ogni prospettiva di semplificazione e continuano a bloccare centinaia di opere medie e grandi negli scali marittimi italiani. Ciò accade - ha sottolineato Merlo - anche per quanto riguarda la Conferenza dei presidenti dei porti, convocata dopo anni e anni di attesa, ma dei temi che dovrebbero essere prioritari non c'è traccia: nessuna priorità è stata data, dopo ben 27 anni di attesa - ha spiegato - al regolamento delle concessioni ex art 18, nonostante che su questo tema siano intervenuti l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e l'Antitrust. Il Ministero - ha denunciato il presidente di Federlogistica - non pone questo regolamento neppure in agenda e continua a non convocare, come è invece previsto dalle legge, la conferenza delle associazioni di categoria e dei sindacati, che «potrebbero e hanno il diritto di dare un contributo determinante a una pianificazione nazionale della portualità che continua a lamentare l'assenza di piani regolatori di sistema e che proprio su questi temi registra la proposta di **Assoport** di fornire alle Autorità di Sistema Portuale mano libera per apportare varianti ai piani esistenti, perpetuando scelte e decisioni estemporanee, destinate a innescare distorsioni e concorrenze fra porti vicini, con costi elevatissimi per l'intero sistema nazionale». Merlo ha rilevato che le varianti devono rappresentare invece una rara eccezione e non certo un modus operandi che è antitetico rispetto a una seria pianificazione. «Lascia allibiti - ha concluso Merlo - che il ministro abbia insediato commissioni, tra cui una sugli effetti dei cambiamenti climatici, composte da illustri accademici non affiancati da chi nei porti opera e lavora, ripetendo l'atavico errore di far proliferare proposte e interrogativi senza mai trovare risposte agli stessi».



Informazioni Marittime

Focus

Programmazione, Merlo (Federlogistica): "Serve un cambio di marcia per le priorità dei porti"

Appello al ministro delle Infrastrutture: dragaggi, opere bloccate, piani regolatori (e non varianti) e regolamento sulle concessioni fra i nodi da sciogliere

Dragaggi, opere bloccate, piani regolatori (e non varianti) e regolamento sulle concessioni fra i nodi da sciogliere. Sono queste attualmente le priorità dei porti italiani secondo Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrasperto, il quale spiega che nella grande emergenza che si trova ad affrontare il sistema Paese, anche i primi segnali positivi che il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile fa emergere, hanno la loro importanza, ma non sono né sufficienti né efficienti se non assumono caratteristiche sistematiche e non sono frutto di un quadro definito di priorità. Merlo ritiene apprezzabile l'individuazione di un primo numero di opere e la nomina dei rispettivi commissari, ma il male oscuro che affligge i porti, evidenziatisi in modo netto come nodo strategico per la competitività del Paese, non ha ancora alcuna terapia: i dragaggi indispensabili per fare entrare le navi nei porti restano al palo così come restano in vigore procedure tanto farraginose quanto impossibili, che negano ogni prospettiva di semplificazione e continuano a bloccare centinaia di opere medie e grandi negli scali marittimi italiani. "Sogniamo un grande futuro - prosegue Merlo - ma consentiamo a norme, procedure e burocrazia, di annientare il presente".

Ciò accade anche per quanto riguarda la Conferenza dei presidenti dei porti, convocata dopo anni e anni di attesa, ma dei temi che dovrebbero essere prioritari non c'è traccia: nessuna priorità è stata data, dopo ben 27 anni di attesa, al regolamento delle concessioni ex Art 18; nonostante che su questo tema siano intervenuti l'Autorità di regolazione dei trasporti e l'Antitrust, il Ministero non pone questo regolamento neppure in agenda e continua a non convocare (come è invece previsto dalle legge) la conferenza delle associazioni di categoria e dei sindacati, che "potrebbero e hanno il diritto di dare un contributo determinante - precisa il Presidente di Federlogistica - a una pianificazione nazionale della portualità che continua a lamentare l'assenza di piani regolatori di sistema e che proprio su questi temi registra la proposta di **Assoporti** di fornire alle Autorità di Sistema Portuale mano libera per apportare varianti ai piani esistenti, perpetuando scelte e decisioni estemporanee, destinate a innescare distorsioni e concorrenze fra porti vicini, con costi elevatissimi per l'intero sistema nazionale". Secondo Federlogistica, le varianti devono rappresentare una rara eccezione e non certo un modus operandi che è antitetico rispetto a una seria pianificazione. "Lascia allibiti - conclude Merlo - che il Ministro abbia insediato commissioni, tra cui una sugli effetti dei cambiamenti climatici, composte da illustri accademici non affiancati da chi nei porti opera e lavora, ripetendo l'atavico errore di far proliferare proposte e interrogativi senza mai trovare risposte agli stessi".



Merlo: serve cambio di marcia sui porti

Dragaggi, opere bloccate, Prp e concessioni fra i nodi da sciogliere

Redazione

ROMA Subito un cambio di marcia sulla programmazione e le priorità dei porti italiani, sostiene Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrtrasporto. Nella grande emergenza che si trova ad affrontare il sistema Paese, anche i primi segnali positivi che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile fa emergere, hanno la loro importanza, ma non sono né sufficienti né efficienti se non assumono caratteristiche sistematiche e non sono frutto di un quadro definito di priorità. Secondo Luigi Merlo, è certo apprezzabile l'individuazione di un primo numero di opere e la nomina dei rispettivi commissari, ma il male oscuro che affligge i porti, evidenziatisi in modo netto come nodo strategico per la competitività del Paese, non ha ancora alcuna terapia: i dragaggi indispensabili per fare entrare le navi nei porti restano al palo così come restano in vigore procedure tanto farraginose quanto impossibili, che negano ogni prospettiva di semplificazione e continuano a bloccare centinaia di opere medie e grandi negli scali marittimi italiani. Sogniamo un grande futuro prosegue Merlo ma consentiamo a norme, procedure e burocrazia, di annientare il presente. Ciò accade anche per quanto riguarda la Conferenza dei presidenti dei porti, convocata dopo anni e anni di attesa, ma dei temi che dovrebbero essere prioritari non c'è traccia: nessuna priorità è stata data, dopo ben 27 anni di attesa, al regolamento delle concessioni ex Art 18; nonostante che su questo tema siano intervenuti l'Autorità di regolazione dei trasporti e l'Antitrust, il Ministero non pone questo regolamento neppure in agenda e continua a non convocare (come è invece previsto dalle legge) la conferenza delle Associazioni di categoria e dei sindacati, che potrebbero e hanno il diritto di dare un contributo determinante precisa il presidente di Federlogistica a una pianificazione nazionale della portualità che continua a lamentare l'assenza di piani regolatori di sistema e che proprio su questi temi registra la proposta di **Assoporti** di fornire alle Autorità di Sistema Portuale mano libera per apportare varianti ai piani esistenti, perpetuando scelte e decisioni estemporanee, destinate a innescare distorsioni e concorrenze fra porti vicini, con costi elevatissimi per l'intero sistema nazionale. Secondo Federlogistica, per un cambio di marcia, le varianti devono rappresentare una rara eccezione e non certo un modus operandi che è antitetico rispetto a una seria pianificazione. Lascia allibiti conclude Merlo che il Ministro abbia insediato commissioni, tra cui una sugli effetti dei cambiamenti climatici, composte da illustri accademici non affiancati da chi nei porti opera e lavora, ripetendo l'atavico errore di far proliferare proposte e interrogativi senza mai trovare risposte agli stessi.



Federlogistica: "Cambio di marcia sulla programmazione e le priorità dei porti"

GAM EDITORI

20 aprile 2021 - Nella grande emergenza che si trova ad affrontare il sistema Paese, anche i primi segnali positivi che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile fa emergere, hanno la loro importanza, ma non sono né sufficienti né efficienti se non assumono caratteristiche sistematiche e non sono frutto di un quadro definito di priorità. Secondo Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, è certo apprezzabile l'individuazione di un primo numero di opere e la nomina dei rispettivi commissari, ma il male oscuro che affligge i porti, evidenziatisi in modo netto come nodo strategico per la competitività del Paese, non ha ancora alcuna terapia: i dragaggi indispensabili per fare entrare le navi nei porti restano al palo così come restano in vigore procedure tanto farraginose quanto impossibili, che negano ogni prospettiva di semplificazione e continuano a bloccare centinaia di opere medie e grandi negli scali marittimi italiani. "Sogniamo un grande futuro - prosegue Merlo - ma consentiamo a norme, procedure e burocrazia, di annientare il presente". Ciò accade anche per quanto riguarda la Conferenza dei presidenti dei porti, convocata dopo anni e anni di attesa, ma dei temi che dovrebbero essere prioritari non c'è traccia: nessuna priorità è stata data, dopo ben 27 anni di attesa, al regolamento delle concessioni ex Art 18; nonostante che su questo tema siano intervenuti l'Autorità di regolazione dei trasporti e l'Antitrust, il Ministero non pone questo regolamento neppure in agenda e continua a non convocare (come è invece previsto dalle legge) la conferenza delle Associazioni di categoria e dei sindacati, che "potrebbero e hanno il diritto di dare un contributo determinante - precisa il Presidente di Federlogistica - a una pianificazione nazionale della portualità che continua a lamentare l'assenza di piani regolatori di sistema e che proprio su questi temi registra la proposta di **Assoport** di fornire alle Autorità di Sistema Portuale mano libera per apportare varianti ai piani esistenti, perpetuando scelte e decisioni estemporanee, destinate a innescare distorsioni e concorrenze fra porti vicini, con costi elevatissimi per l'intero sistema nazionale". Secondo Federlogistica, le varianti devono rappresentare una rara eccezione e non certo un modus operandi che è antitetico rispetto a una seria pianificazione. "Lascia allibiti - conclude Merlo - che il Ministro abbia insediato commissioni, tra cui una sugli effetti dei cambiamenti climatici, composte da illustri accademici non affiancati da chi nei porti opera e lavora, ripetendo l'atavico errore di far proliferare proposte e interrogativi senza mai trovare risposte agli stessi".



Un "male oscuro" affligge i porti italiani, Merlo chiede uno slancio al governo

GENOVA - C'è un "male oscuro" che affligge i porti italiani ma non è stata ancora individuata una terapia efficace. Il richiamo al romanzo di Giuseppe Berto, portato al cinema da Mario Monicelli, è di Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, in merito all'immobilismo che penalizzerebbe la logistica marittima del nostro Paese. "Dragaggi indispensabili per far entrare le navi nei porti restano al palo - sostiene Merlo - così come restano in vigore procedure tanto farraginose quanto impossibili, che negano ogni prospettiva di semplificazione e continuano a bloccare centinaia di opere medie e grandi negli scali marittimi". "Il male oscuro che affligge i porti, evidenziatisi come come nodo strategico per la competitività del Paese, non ha ancora alcun rimedio", e serve "un cambio di marcia", perché se "è apprezzabile l'individuazione di un primo numero di opere e la nomina dei rispettivi commissari", è necessario individuare un quadro di priorità, serve una pianificazione nazionale che non c'è ancora. La conferenza dei presidenti dei porti, ad esempio, è stata finalmente convocata dopo anni di attesa "ma dei temi che dovrebbero essere prioritari non c'è traccia". Il ministero non ha messo "neppure in agenda il regolamento delle concessioni ex articolo 18" dice Merlo e "continua a non convocare (come invece è previsto dalla legge) la conferenza delle associazioni di categoria e dei sindacati che potrebbero e hanno il diritto di dare un contributo determinante". La pianificazione nazionale della portualità scosta ancora "l'assenza di piani regolatori di sistema" e "proprio su questi temi registra la proposta di **Assoport** di fornire alle Autorità di Sistema Portuale mano libera per apportare varianti ai piani esistenti, perpetuando scelte e decisioni estemporanee, destinate a innescare distorsioni e concorrenze fra porti vicini, con costi elevatissimi per l'intero sistema nazionale". A nome di Federlogistica, Merlo rileva che "le varianti devono rappresentare una rara eccezione e non certo un modus operandi che è antitetico rispetto a una seria pianificazione".



Merlo (Federlogistica): Assenza di pianificazione sui porti, serve una terapia d'urto

Milano Subito un cambio di marcia sulla programmazione e le priorità dei porti italiani. E' quanto chiede Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, che riconosce al ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili gli sforzi messi in campo per affrontare l'emergenza che si trova ad affrontare il sistema-Paese con l'individuazione di un primo numero di opere e la nomina dei rispettivi commissari, ma ritiene tuttavia né sufficienti né efficienti se non assumono caratteristiche sistematiche e non sono frutto di un quadro definito di priorità. Secondo Merlo, il male oscuro che affligge i porti, evidenziatisi in modo netto come nodo strategico per la competitività del Paese, non ha ancora alcuna terapia: i dragaggi indispensabili per fare entrare le navi nei porti restano al palo così come restano in vigore procedure tanto farraginose quanto impossibili, che negano ogni prospettiva di semplificazione e continuano a bloccare centinaia di opere medie e grandi negli scali marittimi italiani. Sogniamo un grande futuro prosegue Merlo ma consentiamo a norme, procedure e burocrazia, di annientare il presente. Ciò accade anche per quanto riguarda la Conferenza dei presidenti dei porti, convocata dopo anni e anni di attesa, ma dei temi che dovrebbero essere prioritari non c'è traccia: Nessuna priorità è stata data, dopo ben 27 anni di attesa, al regolamento delle concessioni ex Art 18; nonostante che su questo tema siano intervenuti l'Autorità di regolazione dei trasporti e l'Antitrust, il ministero non pone questo regolamento neppure in agenda e continua a non convocare (come è invece previsto dalle legge) la conferenza delle associazioni di categoria e dei sindacati. I quali potrebbero e hanno il diritto di dare un contributo determinante precisa il presidente di Federlogistica ad una pianificazione nazionale della portualità che continua a lamentare l'assenza di piani regolatori di sistema e che proprio su questi temi registra la proposta di **Assoporti** di fornire alle Autorità di Sistema Portuale mano libera per apportare varianti ai piani esistenti, perpetuando scelte e decisioni estemporanee, destinate a innescare distorsioni e concorrenze fra porti vicini, con costi elevatissimi per l'intero sistema nazionale. Secondo Federlogistica, le varianti devono rappresentare una rara eccezione e non certo un modus operandi che è antitetico rispetto a una seria pianificazione. Lascia allibiti conclude Merlo che il ministro abbia insediato commissioni, tra cui una sugli effetti dei cambiamenti climatici, composte da illustri accademici non affiancati da chi nei porti opera e lavora, ripetendo l'atavico errore di far proliferare proposte e interrogativi senza mai trovare risposte agli stessi. Anche il presidente di Confetra, Guido Nicolini, giudica in modo positivo la nomina da parte del governo dei commissari straordinari incaricati di sbloccare e accelerare la realizzazione di 57 opere infrastrutturali strategiche. Finalmente dice il presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica Italia Veloce entra in fase attuativa con la nomina dei commissari. Ora aggiunge rapidamente cantieri e opere. Tuttavia, Nicolini puntualizza che non sono ammissibili altri ritardi: questo elenco di opere ricorda fu presentato dalla ministra De Micheli lo scorso ottobre. Sono trascorsi sei mesi per nominare i commissari, operazione di management operativa che in una qualsiasi azienda sarebbe stata espletata in sei ore. Ma ora bene così. Possono partire i primi cantieri. E se i tempi saranno confermati, entro luglio il Paese dovrebbe pure disporre dei primi 21 miliardi di euro, anticipo del Recovery. Mi pare conclude il presidente di Confetra che ci siano tutte le condizioni per rimettere in moto opere e infrastrutture, materiali ed immateriali, indispensabili per rilasciare anche la logistica italiana.



In rotta verso un mondo sostenibile

di Davide Magnolia

Il recente caso dell' incaglio della nave Ever Given nel canale di Suez ha suggerito alcune riflessioni, non solo sulle ripercussioni economiche su scala globale di un tale evento, ma anche sul più ampio tema delle emissioni inquinanti e del conseguente impatto per l' ambiente e per la salute del fenomeno del cosiddetto 'gigantismo navale'. Il trasporto marittimo genera una quota importante delle emissioni inquinanti prodotte nel nostro paese stimate complessivamente in 940 milioni di tonnellate di CO 2 all' anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. A rincarare la dose, la particolare morfologia del nostro paese ha fatto sì che le città venissero, storicamente, costruite attorno agli snodi commerciali marittimi, con l' effetto che oggi giorno i principali porti si ritrovano collocati in contesti densamente abitati (se non addirittura nei centri cittadini). È quindi essenziale virare verso una politica di decarbonizzazione dell' intero settore dei trasporti. In questo contesto si inserisce il tema del cold ironing (ossia l' elettrificazione delle banchine), che è quel sistema che consente alle unità navali di spengere i motori principali ed ausiliari durante la permanenza in porto ricevendo da terra l' energia necessaria al mantenimento delle proprie funzioni. Il processo si basa sull' allacciamento della nave alla rete elettrica, così da poter spegnere i motori ed azzerare le emissioni in porto. L' erogazione di energia dalla rete elettrica avrebbe ricadute positive sia sulla qualità dell' aria dei centri abitati sia sul contenimento delle emissioni acustiche. Pur presentando indubbi vantaggi, per alcuni segmenti (si pensi alle crociere che per le dimensioni potrebbero richiedere un utilizzo di energia maggiore rispetto ad altre tipologie di navi) ed aree portuali, potrebbero risultare più adatte e più convenienti altre misure volte alla riduzione delle emissioni. Senza contare che il ricorso al cold ironing deve fare i conti con gli elevanti costi di installazione (tale tecnologia necessita sia dell' elettrificazione della banchina sia di un intervento diretto sulla nave per potersi allacciare alla rete) e con quelli altrettanto ingenti di consumo dell' energia elettrica. Insomma, il cold ironing non è sicuramente la soluzione ma è una delle soluzioni. Il recente rapporto predisposto congiuntamente da Enel X e Legambiente sui 'Porti verdi: la rotta per uno sviluppo sostenibile' ha indicato le best practise per una maggiore sostenibilità dei porti. Le linee guida principali sono, per l' appunto, lo sviluppo del cold ironing, la decarbonizzazione del trasporto marittimo, la creazione di connessioni tra i porti e la rete ferroviaria per la costituzione di corridoi green ed infine l' elettrificazione del trasporto marittimo di breve distanza. Tra le azioni chiave di policy, indicate nel rapporto, a cui dovrà essere data priorità nel 2021, sono state indicate (i) la fissazione di una tariffa elettrica dedicata specificamente al cold ironing, che la renda di fatto competitiva rispetto all' utilizzo dei motori di bordo (ii) schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità (percorso già avviato in altri paesi europei), (iii) la promozione della progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili, (iv) una roadmap nazionale che preveda l' elettrificazione dell' intero sistema portuale ed infine (v) lo sviluppo delle interconnessioni con il sistema ferroviario nazionale per incentivare il trasporto elettrico e su ferro su medie e lunghe distanze. Per fare un esempio, la sola abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino. Serve dunque un lavoro di squadra di tutto il comparto ed il primo passo è sicuramente la

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo | Menu in



all'utilizzo dei motori di bordo (ii) schemi di finanziamento e cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità (percorso già avviato in altri paesi europei); (iii) la promozione della progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili, (iv) una roadmap nazionale che preveda l' elettrificazione dell' intero sistema portuale ed infine (v) lo sviluppo delle interconnessioni con il sistema ferroviario nazionale per incentivare il trasporto elettrico e su ferro su medie e lunghe distanze. Per fare un esempio, la sola abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino. Serve dunque un lavoro di squadra di tutto il comparto ed il primo passo è sicuramente la

redazione del Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) che le singole Autorità di Sistema Portuale devono promuovere sulla base di linee guida adottate



Port News

Focus

dal Ministero dell' Ambiente come previsto dal DLgs. 4 agosto 2016, n. 169 così come modificato dal DLgs. 13 dicembre 2017, n.232. Il DEASP, oltre a definire le strategie e le politiche green di sistema portuale, dovrebbe identificare anche le misure concrete per migliorare l' efficienza energetica e favorire l' uso delle energie rinnovabili. A livello internazionale, in linea con gli obiettivi di contenimento della temperatura concordati nella conferenza di Parigi sul clima, la direttiva UE 2016/802 del Parlamento Europeo ha già previsto che le navi ormeggiate per più di due ore nei porti dell' UE debbano utilizzare combustibili con un contenuto di zolfo non superiore allo 0,1% oppure spegnere i motori. Limitandoci al solo panorama europeo, il porto di Marsiglia ha realizzato da tempo tre nuovi sistemi di alimentazione di elettricità da terra per le navi traghetto ed entro il 2025 ha l' ambizioso obiettivo di diventare un porto 100% elettrico. Il porto di Rotterdam dovrebbe installare a breve dieci shore power systems contribuendo ad accelerare l' approvvigionamento con elettricità da terra. L' investimento dovrebbe essere nell' ordine di 125 milioni di euro. I tempi sono ormai maturi per un deciso cambio di rotta e per un ripensamento dell' intero sistema che dovrà necessariamente porsi come obiettivo una visione globale finalizzata al contenimento delle emissioni dell' intera supply chain intesa in senso unitario. Uno dei primi passi è sicuramente quello di attuare un netto cambio di paradigma in ambito portuale (che potrebbe apparire ai meno attenti come una rivoluzione copernicana, che però è già in atto): il passaggio da un modello incentrato sulla ship to shore alla shore to ship in cui il porto e la comunità portuale dovranno (ri)acquisire la loro naturale centralità. Ed allora, è proprio il caso di dire full steam ahead!

Authorities, il giro di valzer delle nomine / L'analisi

Sembra imminente la nomina di Alberto Chiovelli, dirigente generale del MIT oggi MIMS, quale presidente della Autorità di Sistema Portuale (AdSP) della Sicilia Orientale (Catania Augusta). Chiovelli, attualmente commissario della stessa AdSP da quando Andrea Annunziata è stato nominato presidente di Napoli Salerno. Da molti mesi Chiovelli sembrava destinato a lasciare il ministero, infatti veniva indicato anche come futuro presidente di Gioia Tauro al posto dell'attuale commissario Andrea Agostinelli. La vicenda non si concluse, e non si sono mai comprese le ragioni. Infatti, l'AdSP di Gioia tauro continua ad essere commissariata nonostante la ex ministra Paola De Micheli annunciò la imminente nomina di un presidente oltre un anno fa. Nel frattempo, nei giorni scorsi c'è stato il cambio ai vertice del porto di Ancona. Al netto di cambiamenti di opinione, il presidente Rodolfo Giampieri, per il quale gli operatori e il cluster si erano spesi per una sua riconferma, sarà sostituito da Matteo Africano proveniente da Civitavecchia e membro del Comitato di Gestione della AdSP laziale. Al momento però, sembrerebbe che Africano non abbia ricevuto ancora il via libera. Anzi sembrerebbe addirittura che possa essere confermato dalla sindaca Virginia Raggi nel Comitato di Gestione di Civitavecchia. Quella di Civitavecchia è una Autorità con grandi problemi, sia di bilancio che occupazionali oggi guidata dal presidente Pino Musolino. In Sicilia, Palermo, come in Sardegna il ministero ha aperto un bando per ricercare il presidente per le due AdSP nonostante vi siano due presidenti, Massimo Deiana e Pasqualino Monti, al loro primo mandato e buoni risultati nonostante la grave crisi delle crociere e l'abbandono di Contship a Cagliari. Analogamente è in scadenza il presidente della AdSP MAM (Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia), Ugo Patroni Griffi al suo primo mandato, il quale ha avviato un importante sviluppo infrastrutturale. Resta, infine, da chiarire la situazione del porto di Venezia -Chioggia. In quel porto è stata nominata commissaria Cinzia Zincone la quale non ha partecipato al bando pubblicato dal ministro precedente. Quindi, immaginiamo, che se si intende confermare l'attuale commissario, si dovrà riaprire il bando per la partecipazione. Ercoli

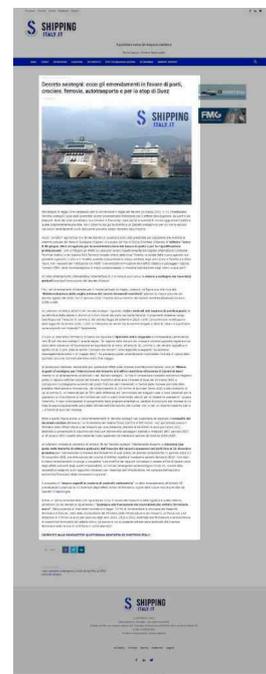


Shipping Italy

Focus

Decreto sostegni: ecco gli emendamenti in favore di porti, crociere, ferrovie, autotrasporto e per lo stop di Suez

Nel disegno di legge 2144 necessario per la conversione in legge del decreto 22 marzo 2021, n. 41 (ribattezzato decreto sostegni) sono stati presentati diversi emendamenti d'interesse per il settore della logistica, dei porti e dei trasporti. Molti dei quali potrebbero non arrivare a fine corsa', data anche la scarsità di risorse aggiuntive rispetto a quelle originariamente previste, ma il Governo sta già lavorando a un Decreto sostegni-bis per cui non è escluso che alcuni emendamenti usciti dalla porta possano presto rientrare dalla finestra. Alcuni correttivi' agli articoli 9 e 19 del decreto in questione sono stati presentati per consentire alle Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna (Cagliari) e a quella del Mar di Sicilia Orientale (Catania) di istituire entro il 30 giugno 2021 un'agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale. Utili a mitigare gli effetti sui due scali isolani rispettivamente del Cagliari International Container Terminal inattivo e del Catania Port Terminal rimasto orfano della linea Tirrenia, la durata delle nuove agenzie non potrebbe superare i 3 anni e il modello sarebbe praticamente lo stesso adottato negli anni scorsi a Taranto e a Gioia Tauro. Fra i requisiti per l'istituzione c'è infatti una sensibile diminuzione del traffico rotabile e passeggeri oppure almeno l'80% della movimentazione di merci containerizzate in modalità transshipment negli ultimi cinque anni. Un altro emendamento intenderebbe incrementare di 1 milione di euro annui le misure a sostegno dei lavoratori portuali previste l'anno scorso dal decreto 'Rilancio'. Fra i vari emendamenti d'interesse per il mondo portuale (o meglio, costiero) ne figura uno che mira alla Rideterminazione della soglia minima dei canoni demaniali marittimi estendo le misure previste dal decreto Agosto del 2020: dal 1° gennaio 2021 l'importo annuo minimo del canone verrebbe abbassato da euro 2.500 a 500. Un ulteriore correttivo all'art.5 del decreto sostegni' riguarda i ristori dedicati alle imprese di autotrasporto la cui attività è stata colpita in termini di minori introiti dal crollo del ponte Morandi. I proponenti chiedono venga specificato che l'articolo 5, comma 3, del decreto legge 28 settembre 2018 n.109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n.103, si interpreta nel senso che le somme erogate a titolo di ristoro si qualificano come proventi non imponibili fiscalmente. C'è poi un intervento normativo richiesto che riguarda lo Sportello unico doganale e richiederebbe (emendando l'art.35 del decreto sostegni') quanto segue: In ragione delle sempre più crescenti criticità logistiche registrate sul piano delle operazioni d'importazione ed esportazione di merci, all'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo 4 agosto 2016, n.169, dopo le parole Consiglio dei ministri, sono aggiunte le seguenti da adottarsi inderogabilmente entro il 31 maggio 2021. Se passasse questo emendamento imporrebbe l'entrata in vigore dello Sportello unico dei controlli alle merci entro fine maggio. Di particolare interesse, soprattutto per i potenziali effetti sulle imprese manifatturiere italiane, sono le Misure urgenti di sostegno per l'interruzione del transito al traffico marittimo attraverso il Canale di Suez inserite in un emendamento all'articolo 1 del decreto sostegni'. Al fine di compensare l'impatto economico negativo patito in ragione dell'interruzione del transito marittimo attraverso il Canale di Suez del 23 marzo 2021 e scongiurare il conseguente aumento dei prezzi finali dei beni interessati, in favore delle imprese coinvolte dalla predetta interruzione è riconosciuta, nel limite massimo di 100 milioni di euro per l'anno 2021 e alle condizioni di cui al comma 2, un'indennità pari al 70% della differenza tra l'ammontare dei maggiori costi e oneri sostenuti per le operazioni di importazione e l'ammontare dei costi e oneri inizialmente pattuiti per le medesime operazioni. Questa indennità, in caso (improbabile) di accoglimento della proposta emendativa, sarebbe riconosciuta alle imprese le cui linee di approvvigionamento sono state inficiate



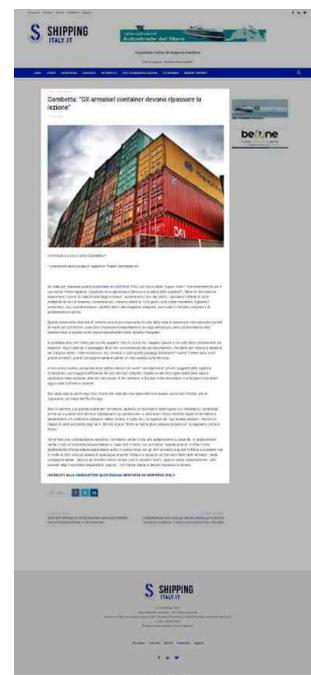
Shipping Italy

Focus

dall'interruzione (del Canale, ndr) e per un importo massimo pari a 1,8 milioni di euro per impresa. Oltre a questi, figura anche un altro emendamento al decreto sostegni' per supportare ad esempio il comparto dei terminal crociere attraverso un incremento del relativo fondo (da 510 a 550 milioni, ndr) già istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per una dotazione ulteriore di 40 milioni di euro per l'anno 2021, destinato a compensare la riduzione dei ricavi per decremento passeggeri sbarcati e imbarcati dal 1 gennaio 2021 al 30 giugno 2021 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del biennio 2018-2019. Un'ulteriore richiesta di correttivo all'articolo 35 del decreto sostegni' intenderebbe disporre la riduzione (da parte delle Autorità di sistema portuale) dell'importo dei canoni concessori nei porti fino al 31 dicembre prossimo per concessionari e imprese che dimostrino di aver subito nel periodo compreso fra l'1 gennaio 2021 e il 30 novembre 2021 una diminuzione del volume di traffico rispetto al medesimo periodo dell'anno 2019. Non solo: lo stesso emendamento si spinge a prevedere una modifica dei rapporti concessori in essere al fine di tenere conto degli effetti derivanti dagli eventi imprevedibili, ivi inclusa l'emergenza epidemiologica Covid-19, nonché della necessità di eseguire lavori aggiuntivi necessari per l'esercizio dell'infrastruttura, nel computo dell'equilibrio economico-finanziario delle concessioni originarie. A proposito di misure urgenti in materia di controlli radiometrici un altro emendamento all'articolo 35 prevedrebbe il posticipo al 31 dicembre degli effetti relativi all'entrata in vigore delle nuove misure previste dal Decreto Milleproroghe. Infine un ultimo emendamento che riguarda da vicino il mondo dei trasporti e della logistica è quello relativo all'articolo 29 del decreto e riguardante il Sostegno alla formazione dei macchinisti del settore ferroviario merci. Nella proposta di intervento normativo si legge: Ai fini di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo con una dotazione di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023, destinato alla formazione e all'assunzione di macchinisti ferroviarie del settore merci. Le risorse di cui al presente articolo sono destinate alle imprese ferroviarie sotto forma di contributo in conto esercizio.

Gambetta: Gli armatori container devono ripassare la lezione

Contributo a cura di Giulio Gambetta * * presidente della società di spedizioni Fratelli Gambetta Srl Ho letto con interesse quanto pubblicato da SHIPPING ITALY sul futuro della supply chain (ma chiamiamola con il suo nome: filiera logistica; dopotutto sono genovese e Genova è la patria della logistica). Bene mi permetto di riassumere il punto di vista/ricetta degli armatori: aumentiamo i noli del 400%, riduciamo l'offerta di stiva mettendo le navi in disarmo, consorziamoci, creiamo ritardi di 7/10 giorni sulle tratte marittime, togliamo i contenitori, ecc. così diventiamo i perfetti attori della logistica integrata, così vuole il mercato integrato e la globalizzazione spinta. Questo sistema ha ottenuto di rendere ancora più importante il ruolo della casa di spedizione internazionale perché la realtà del commercio vuole che l'importatore/esportatore si avvalga sempre più della collaborazione dello spedizioniere in quanto unico specialista/artigiano della logistica integrata. Si potrebbe dire che canto per la mia cappella ma chi scrive ha i capelli bianchi e ha visto tanti cambiamenti nei trasporti. Alcuni esempi: il passaggio dalle navi convenzionali alle portacontenitori, l'avvento del motore a reazione nei trasporti aerei, l'intermodalismo, ecc. Orbene in tutti questi passaggi dovevamo morire invece sono morti grandi armatori, grandi compagnie aeree e stendo un velo pietoso sulla ferrovia. A mio avviso questo comportamento dell'armatore che vuole cannibalizzare gli altri soggetti della logistica millantando una maggiore efficienza del loro servizio integrato rispetto al servizio organizzato dalla casa di spedizione internazionale otterrà il solo scopo di far rientrare in Europa molte lavorazioni o produzioni industriali oggi svolte in Estremo Oriente. Non sarà cosa di pochi mesi ma il trend che vedo dal mio osservatorio è questo, quindi più Turchia, più ex Jugoslavia, più paesi dell'Est Europa. Non mi sembra una grande svolta per l'armatore: apriamo un terminal a Vado Ligure e ci mandiamo i contenitori anche se la polizza dice Genova! Obblighiamo gli spedizionieri a utilizzare i vettori terrestri legati all'armatore e penalizziamo chi preferisce utilizzare vettori diversi. Il tutto con l'arroganza del qui dovete passare. Sembra lo slogan di certa portualità degli anni '60 che diceva tanto la merce deve passare da Genova (e sappiamo come è finita). Vorrei fare una considerazione semplice: l'armatore vende il nolo allo spedizioniere su base 90, lo spedizioniere vende il nolo all'importatore/esportatore su base 100 o meno. Se l'armatore scende a terra e offre il nolo direttamente all'importatore/esportatore entra in concorrenza con gli altri armatori e quindi l'offerta a scendere non si limita al 10% ma può essere di qualunque importo! Forse è a causa di ciò che sono falliti tanti armatori, tante compagnie aeree Oppure gli armatori fanno cartelli (ma lo possono fare?), oppure usano indebitamente i dati sensibili degli importatori/esportatori, oppure non hanno capito e devono ripassare la lezione.



Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

Nulla da segnalare

EUROPA

Nulla da segnalare

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Giovannini: "Grandi opere, il piano sui tempi per i cantieri"

Intervista del Ministro rilasciata al Corriere della sera

17 aprile - Si riporta il testo dell'intervista che il Ministro Enrico Giovannini ha rilasciato al Corriere della Sera dal titolo "Grandi opere, il piano sui tempi per i cantieri" di Enrico Marro.

Per approfondire clicca [qui](#)

Nominati i Commissari per lo sblocco di 57 opere pubbliche per un investimento stimato di circa 83 mld

Il Ministro Giovannini: E' un importante atto per la realizzazione di fondamentali opere pubbliche attese da tempo da cittadini e imprese, in parte già finanziate nel Bilancio dello Stato e mai avviate

16 aprile Ventinove Commissari straordinari sono stati nominati per gestire 57 opere pubbliche da tempo bloccate a causa di ritardi legati alle fasi progettuali ed esecutive e alla complessità delle procedure amministrative. Si tratta di 16 infrastrutture ferroviarie, 14 stradali, 12 caserme per la pubblica sicurezza, 11 opere idriche, 3 infrastrutture portuali e una metropolitana, per un valore complessivo di 82,7 miliardi di euro (21,6 miliardi al Nord, 24,8 miliardi al Centro e 36,3 miliardi al Sud) finanziate, a legislazione vigente, per circa 33 miliardi di euro. Il finanziamento sarà completato con ulteriori risorse nazionali ed europee, compreso il Next Generation EU[1]. Con i Dpcm firmati dal Presidente del Consiglio dei Ministri, a seguito del parere positivo espresso dalle commissioni competenti di Camera e Senato, parte ufficialmente l'iter previsto dal decreto-legge n.76 di luglio 2020, anche se diversi Commissari hanno già avviato le attività. In questo modo sarà possibile accorciare i tempi di realizzazione di importanti interventi infrastrutturali attesi da anni in diverse aree del Paese, soprattutto nel Mezzogiorno. I Commissari sono figure di alta professionalità tecnico-amministrativa, immediatamente operative, scelte per assicurare la migliore interlocuzione con le stazioni appaltanti di ANAS e RFI e con le varie amministrazioni pubbliche coinvolte. Solo in un caso, come previsto da una delibera Cipe, è stato nominato commissario straordinario il Presidente della Regione Siciliana. E' un passo importante per il rilancio delle opere pubbliche in Italia. Si tratta di infrastrutture attese da tempo da cittadini e imprese, in gran parte già finanziate, commenta il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini. L'attuazione delle opere commissariate determinerà anche importanti ricadute economiche e occupazionali. Considerato che una parte significativa delle opere è localizzata al Sud, ci aspettiamo impatti positivi in termini di riduzione del gap infrastrutturale tra i territori del nostro Paese. In due mesi abbiamo completato un processo che era fermo da tempo, ma ora occorre procedere velocemente all'attuazione dei cronoprogrammi e a tal fine intendo incontrare al più presto i commissari. Il Ministero monitorerà trimestralmente la realizzazione delle diverse fasi, così da rimuovere tempestivamente eventuali ostacoli. Per quanto riguarda le tipologie di interventi soggetti a



commissariamento, le infrastrutture ferroviarie hanno un valore di 60,8 miliardi, quelle stradali 10,9 miliardi, i presidi di pubblica sicurezza 528 milioni, le opere idriche 2,8 miliardi, le infrastrutture portuali 1,7 miliardi, la metropolitana 5,9 miliardi. Per accelerare la realizzazione di tali interventi, a dicembre 2020 è stato firmato con le organizzazioni sindacali un Protocollo d'intesa che prevede l'ottimizzazione dei turni di lavoro su 24 ore. Diverso è lo stato di attuazione delle infrastrutture. Per alcune opere il commissariamento consentirà di avviare la progettazione, per altre l'avvio in tempi rapidi dei cantieri. Sulla base dei cronoprogrammi disponibili, nel corso del 2021 si prevede l'apertura



Notiziario Assoporti

Focus

di 20 cantieri, cui se ne aggiungeranno 50 nel 2022 e ulteriori 37 nel 2023. La realizzazione delle opere commissariate avrà una ricaduta significativa sui livelli occupazionali: secondo una valutazione condotta da RFI e Anas, l'impatto occupazionale delle sole opere ferroviarie e stradali è valutabile in oltre 68.000 unità di lavoro medie annue nei prossimi dieci anni, con un profilo crescente fino al 2025, anno in cui si stima un impatto diretto sull'occupazione di oltre 100.000 unità di lavoro. Quelle che vengono sbloccate sono opere caratterizzate da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale o locale. Alcune delle opere erano in parte già pianificate nel documento Italia veloce, allegato al Documento di Economia e Finanza 2020 e trovano corrispondenza anche nella proposta del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr). Tra le opere ferroviarie principali oggetto del commissariamento si segnalano: le linee AV/AC Brescia-Verona-Padova, Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina; il potenziamento delle linee Orte-Falconara e Roma-Pescara; la chiusura dell'anello ferroviario di Roma; il potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia. Tra le opere stradali principali rientrano: la SS Ionica 106; la E 78 Grosseto-Fano; la SS 4 Salaria e la SS 20 del Colle di Tenda; la SS 16 Adriatica; la SS 89 Garganica. I presidi di pubblica sicurezza verranno realizzati a Palermo, Catania, Reggio Calabria, Crotone, Napoli, Bologna, Genova e Milano. Gli altri interventi riguardano l'Acquedotto del Peschiera e numerose dighe in Sardegna, i porti di Genova, Livorno e Palermo. Come annunciato in Parlamento aggiunge il Ministro Giovannini proporrà nelle prossime settimane una nuova lista di opere da commissariare, ma bisogna ricordare che il commissariamento è un atto straordinario. Per questo, abbiamo elaborato una serie di interventi normativi e procedurali volti a ridefinire le regole esistenti per la realizzazione delle infrastrutture, a partire da quelle previste nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. La Commissione che abbiamo istituito alcune settimane fa con il Ministro Brunetta ha completato i suoi lavori e le numerose proposte formulate per rendere più veloci i percorsi di tutte le opere pubbliche sono ora al vaglio dei competenti uffici. I Commissari straordinari, cui spetta ogni decisione per l'avvio o per la prosecuzione dei lavori, provvedono all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, insieme ai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche e mediante specifici protocolli per l'applicazione delle migliori pratiche. È previsto che l'approvazione dei progetti da parte dei Commissari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisca a effetto di legge ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, salvo che per quelli relativi alla tutela ambientale e dei beni culturali e paesaggistici, per i quali è definita una specifica disciplina. Per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari possono assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto di una serie di principi e di disposizioni, tra cui quelli relativi all'aggiudicazione e l'esecuzione di appalti e concessioni, alla sostenibilità energetica e ambientale, al conflitto di interesse. Inoltre, un ulteriore limite è quello relativo alle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione e del subappalto.

[In allegato la lista delle opere commissariate](#), il costo stimato e la stima dell'impatto occupazionale. [1] L'inclusione nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) di alcune delle opere oggetto di commissariamento spiega l'aumento del valore finanziario dell'operazione in quanto consente di ampliare e potenziare alcuni progetti.

Riunione della Conferenza Nazionale delle Autorità portuali, fissata road map lavori Definito il Regolamento per il funzionamento della Conferenza

12 aprile - Presieduta dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, si è riunita oggi in

modalità telematica la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema portuale. Durante l'incontro è stato definito il Regolamento della Conferenza che ha il compito di coordinare e armonizzare a livello nazionale le scelte strategiche relative ai grandi investimenti infrastrutturali e alla pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo e quelle per la promozione sui mercati internazionali del sistema portuale italiano.



Notiziario Assoporti

Focus

Su indicazione del Ministro Giovannini, la Conferenza ha stabilito una programmazione sistematica delle attività con una road map dei lavori fino al 31 luglio. In vista della presentazione e dell'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) a partire da maggio il Ministro ha sottolineato la necessità di un coordinamento delle iniziative delle Autorità portuali. Le azioni di ripresa e resilienza ha affermato il Ministro devono trasformare e rilanciare il sistema dei porti in chiave di sostenibilità. Le zone economiche speciali (Zes) e lo sviluppo dell'intermodalità con la connessione dei porti alla rete dei trasporti agevoleranno la creazione di valore aggiunto a beneficio delle collettività. I presidenti delle Autorità portuali hanno presentato proposte di semplificazione e accelerazione per la realizzazione delle opere in ambito portuale. Tali proposte saranno ora analizzate da un gruppo di lavoro che coinvolgerà anche gli altri Ministeri competenti

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Nulla da segnalare

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Paolo Emilio Signorini nominato Commissario straordinario

16 aprile - Il Presidente Signorini individuato tra le 29 figure di alta professionalità tecnico-amministrative scelte come Commissari straordinari in attuazione del decreto-legge n.76/2020. La nomina rende possibile accorciare i tempi di realizzazione di importanti interventi infrastrutturali tra i quali la nuova diga foranea del porto di Genova >> [Per approfondire](#)

Easylog: tecnologia innovativa ai varchi interporto VIO

15 aprile - Nell'ambito del progetto comunitario EasyLog, cofinanziato dal Programma FESR Interreg Italia-Francia Marittimo, che vede l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale collaborare con il partner Camera di Commercio delle Riviére, ad inizio aprile è stata sperimentata presso l'interporto VIO di Vado Ligure una soluzione a tecnologia innovativa per il controllo degli accessi al varco del centro logistico. Il sistema di varco virtuale, applicabile anche a contesti portuali e terminalistici, è basato sull'utilizzo di smart glasses, che consentono all'operatore che li indossa di leggere in automatico le targhe dei veicoli in transito ed i codici ADR, di stimare la lunghezza dei mezzi, di fotografare e realizzare filmati, nonché di memorizzare e trasmettere i dati rilevati ad unità esterne. L'attività di sperimentazione realizzata presso l'interporto VIO ha consentito di apprezzare l'applicabilità di tale soluzione tecnologica in un contesto operativo, valutando il miglioramento delle prestazioni di Gate inGate out in termini di riduzione dei tempi di controllo documentale, sicurezza delle operazioni attraverso la gestione automatizzata degli accessi e dei flussi informativi ed efficienza complessiva della catena di trasporto intermodale. L'interporto VIO conferma la sua forte apertura per l'innovazione tecnologica, dopo l'installazione del varco ferroviario automatizzato realizzato nell'ambito del progetto europeo [Vamp Up](#) (Programma CEF 2015) che consente di controllare in automatico i convogli in transito da e per il porto di Vado Ligure.

[>> Scarica la presentazione \(pdf\)](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

AdSP avanti con i progetti innovativi di sostenibilità ambientale del porto della Spezia.

14 aprile - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale è attiva sul fronte della sostenibilità ambientale anche a livello europeo, in questo caso sul fronte delle emissioni acustiche provenienti dalle attività portuali che ha già visto la realizzazione della barriera antifonica su Viale San Bartolomeo. L'Ente di Via Del Molo partecipa infatti al progetto MON ACUMEN, co-finanziato nell'ambito del Programma Interreg Italia- Francia Marittimo 2014-2020. L'obiettivo del progetto è quello di ridurre l'impatto acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione,



Notiziario Assoporti

Focus

così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Nell'ambito del progetto MON ACUMEN l'AdSP installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l'acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel porto commerciale della Spezia. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale. Per arrivare a questo risultato l'AdSP ha compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all'interno del porto che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65.000 euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Gaeta, si rafforza la sinergia tra Adsp e Comune

AdSP: Dal Comitato di gestione via libera all'assegnazione di altri 8 stalli del nuovo mercato del pesce di Porto Salvo e alla concessione al Comune dei parcheggi di lungomare Caboto. Si rafforza la sinergia tra i due enti

Il Sindaco Mitrano: "Si concretizza il cambio di marcia che avevamo chiesto, voltando pagina rispetto alle incertezze del passato. Grazie al Presidente Musolino per aver mantenuto fede all'impegno preso con la città"

Il Presidente Musolino: "Massima disponibilità per condividere scelte gestionali per il bene e l'interesse del porto e della città che lo ospita"

16 aprile - Nuovo mercato del pesce in dirittura di arrivo e ulteriore passo avanti per il waterfront con l'area dei parcheggi data in concessione al Comune. La sinergia istituzionale tra Adsp e Comune di Gaeta prosegue e si rafforza. Si accorciano i tempi per l'apertura del nuovo mercato del pesce di Gaeta realizzato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale nell'ex cantiere navale Canaga. Nell'attesa seduta di ieri il Comitato di gestione dell'Adsp ha deliberato il rilascio delle concessioni demaniali per la gestione nei prossimi quattro anni di ulteriori 8 stalli. La struttura potrà così finalmente essere inaugurata, garantendo, secondo l'intendimento dell'Adsp e del presidente Pino Musolino, alla città di Gaeta e all'intero comprensorio del Golfo uno spazio nuovo e funzionale per un più corretto svolgimento dell'attività di vendita del pesce. Grazie all'intervento dell'Autorità di sistema, il nuovo mercato ittico beneficerà di una nuova e più ordinata viabilità di accesso e di una potenziata segnaletica orizzontale e verticale. L'Adsp ha voluto mantenere fede ad un impegno previsto dalla quarta procedura pubblica per l'affidamento degli stalli. Sono molto soddisfatto - dichiara il Presidente Musolino - perché finalmente potrà essere inaugurata una struttura importante per rilancio del settore ittico di Gaeta, visto che consentirà agli operatori di avere spazi funzionali e adeguati per svolgere la propria attività". Il cambio di marcia che avevamo chiesto ed auspicato, si concretizza e porta i suoi primi risultati: Gaeta disporrà a breve del nuovo mercato del pesce. Accogliamo con soddisfazione dichiara il Sindaco di Gaeta Cosmo Mitrano l'esito del comitato portuale ed andiamo a voltare definitivamente pagina con un recente passato contraddistinto da incertezza e precarietà. Si archivia un'annosa questione cittadina che parte da molto lontano e da oltre mezzo secolo vede i commercianti della nostra città non disporre di un luogo idoneo alla vendita dei prodotti ittici. Con l'apertura del mercato del pesce nell'area dell'ex Canaga prosegue Mitrano la città potrà disporre di un ampio spazio al coperto in grado di ospitare al meglio, in condizioni igienico sanitarie idonee e nella massima sicurezza, i commercianti negli appositi stalli di vendita, garantendo un ottimale svolgimento delle operazioni commerciali. Un risultato che è il frutto della sinergia tra Comune ed Authority e per il quale ringrazio il suo Presidente Musolino per aver mantenuto fede ad un impegno preso con la nostra città.

AdSP, resoconto della seduta del Comitato di Gestione

Il Presidente Musolino: "In pochissimo tempo abbiamo elaborato un piano di risanamento dell'Ente che dovrà portare all'equilibrio di bilancio senza dover ricorrere ad aiuti finanziari esterni, né all'introduzione di nuove imposte o all'utilizzo del fondo degli accantonamenti per far fronte ai contenziosi

15 aprile Si è tenuta oggi la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell'Adsp e al Segretario Generale Paolo Riso, erano presenti il Direttore marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il Comandante della Capitaneria di porto di Roma-Fiumicino C.V. Antonio D'Amore, il Comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta C.F. Federico



Notiziario Assoporti

Focus

Giorgi, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti. Il Presidente, al fine di ottenere la massima condivisione possibile, sia da parte del comitato di Gestione e degli enti in esso rappresentati, che da parte del Collegio dei revisori dei conti, ha sottoposto all'approvazione del Comitato la Delibera di adozione del piano di risanamento, nell'ambito della procedura di regolazione dello stato di crisi dell'Adsp, contenuto nel Decreto del Presidente n. 49/2021 e propedeutico all'approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021 dell'ente, atti per i quali il Comitato di Gestione tornerà a riunirsi il prossimo 22 aprile. Il piano di risanamento, illustrato nelle sue linee guida fondamentali dal Presidente e dal Segretario Generale, si basa su 3 pilastri: ristrutturazione del debito e del credito dell'Adsp; piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale e revisione del budget delle Società di Interesse Economico Generale. Molto soddisfatto il Presidente Musolino: Il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario dichiara - avviene attraverso un approccio completamente nuovo rispetto al precedente, che aveva portato alla mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, creando la situazione di grave difficoltà in cui ci troviamo oggi. Non si è fatto ricorso ad alcun tipo di finanza esterna, né tramite risorse straordinarie da parte di Stato o Regione, né dal sistema bancario, evitando ulteriore debito; non si sono utilizzate risorse accantonate per far fronte ai contenziosi dell'ente e non sono state previste imposte addizionali di alcun tipo, pur essendo l'unica eventuale possibilità contemplata dalla norma per una fattispecie, quella del disavanzo di bilancio di una Adsp, che è la prima volta che si è effettivamente concretizzata in Italia. Il lavoro svolto da tutta la struttura, con il pieno sostegno dimostrato dai membri del Comitato che ringrazio sentitamente prosegue Musolino - è stato infatti focalizzato sul recupero di risorse derivante da crediti ormai incagliati e la razionalizzazione di spese che hanno consentito di intervenire sia sul disavanzo finanziario del 2020, riassorbito in un complessivo avanzo di amministrazione, che sul disavanzo che era stato previsto per il 2021 e che è stato azzerato grazie allo sforzo di tutti i dipendenti e collaboratori dell'Ente, sia dal punto di vista del lavoro svolto per elaborare in pochissimo tempo un piano da circa 10 milioni di euro tra rendiconto e preventivo, sia per essersi fatti carico di uno dei tre pilastri del piano di risanamento, dimostrando maturità e piena comprensione delle difficoltà del momento. Per questo, il mio ringraziamento va innanzitutto a tutto il personale dell'Ente. Il comitato ha approvato all'unanimità la delibera, così come tutti gli altri provvedimenti all'ordine del giorno, tra cui figuravano alcuni atti di indirizzo concernenti la destinazione d'uso e l'efficientamento dell'utilizzo delle aree demaniali gestite dall'Adsp. Inoltre, sono stati confermati il numero massimo delle autorizzazioni art. 16 e i valori dei canoni ammessi per il 2021 per i porti di Civitavecchia e Gaeta, è stato approvato il regolamento per la disciplina delle operazioni e servizi portuali nei tre porti, è stato approvato l'aggiornamento annuale al piano dell'organico del porto e sono state rilasciate diverse concessioni demaniali sia nel porto di Civitavecchia che in quello di Gaeta.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Crociere: il porto di Ancona pronto ad accogliere Msc

16 aprile - Il porto di Ancona è pronto ad accogliere le navi di Msc Crociere per la nuova stagione 2021. L'impegno costante dell'ultimo periodo dell'Autorità di sistema portuale, della Capitaneria di porto di Ancona e della compagnia di navigazione Msc Crociere ha permesso di superare le criticità da affrontare in questo che è un periodo ancora difficile per le conseguenze dell'emergenza sanitaria. Nella serata di giovedì una telefonata fra i massimi vertici del porto e della compagnia ha sbloccato la situazione consentendo di programmare gli attracchi nello scalo dorico per i prossimi mesi anche se in condizioni di eccezionalità. Una notizia che supera e aggiorna le voci di annullamento ad

Ancona del calendario crocieristico da parte della compagnia di navigazione. Hanno lavorato in sinergia gli uffici dell'Autorità di sistema portuale, della Capitaneria di porto dorica e di Msc per organizzare in totale sicurezza e nel massimo rispetto delle indicazioni Covid, l'accoglienza dei crocieristi che, navigando nel mare Adriatico, verranno a visitare Ancona e le Marche. Il calendario delle toccate è in via di definizione in base alla programmazione di Msc Crociere che, come ribadito, ritiene Ancona una tappa sempre importante nella sua strategia complessiva per la bellezza dei territori e per la qualità nell'accoglienza del porto dorico. E' la notizia che aspettavamo dice il presidente



Notiziario Assoporti

Focus

dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, dopo aver dovuto rinunciare alla stagione crocieristica dello scorso anno per lo stop mondiale alle navi da crociera, dovuto alle gravi conseguenze dell'emergenza sanitaria, adesso siamo pronti a cogliere i primi segnali di rinascita per il traffico crocieristico nel porto di Ancona e di conseguenza per tutto il turismo delle Marche. Un primo risultato raggiunto con costanza e visione e creato da una fortissima e consolidata collaborazione per il quale ringrazio tutte le persone che hanno lavorato a questo fondamentale ritorno. Ancona dimostra sempre il suo lato migliore nell'affrontare i problemi complessi. Sulla stagione crocieristica interviene anche il comandante della Capitaneria di porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti. La gestione degli ormeggi alle banchine da parte di tutte le tipologie di navi che scalano Ancona è sempre stata condivisa con l'Autorità di sistema portuale, in una necessaria logica di condivisione delle scelte che è la sintesi delle diverse ma convergenti attribuzioni afferma l'ammiraglio Moretti -. Ciò, nella fattispecie riferita alle navi da crociera, ha portato ad individuare la concreta possibilità di utilizzare le banchine 19, 20 e 21 del porto, vale a dire quelle dietro le quali insistevano i silos demoliti di recente, anche per navi di lunghezza fino a 300 metri a determinate condizioni. Che ciò sia attuabile nella massima sicurezza lo dimostra l'ormeggio avvenuto presso quelle banchine nel 2020 da parte della nave Costa Magica, la cui dimensione longitudinale (272 metri) ha impegnato solo parte della lunghezza complessiva disponibile, pari a 420 metri. L'ammiraglio Moretti sottolinea, inoltre, che come Capitaneria di porto siamo già al lavoro per individuare, insieme all'Adsp e agli altri soggetti pubblici competenti, tutte le procedure di security portuale conseguenti al possibile attracco di quella tipologia di vettore a queste banchine.

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Porto di Barletta: è ufficiale, il faro napoleonico sarà nella disponibilità dell'AdSPMAM. Presto al via i lavori per il ripristino dello stato dei luoghi, perché lo storico monumento possa essere fruibile dalla cittadinanza.

15 aprile - Lo Stato Maggiore della Marina Militare ha disposto la consegna all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale del Faro napoleonico che insiste nel porto di Barletta. La comunicazione ufficiale è giunta nella tarda mattinata di oggi, negli uffici dell'Ente portuale. Si completa così un iter che l'AdSPMAM aveva avviato nello scorso anno, richiedendo a MARIFARI, soggetto nella cui disponibilità ricadeva la struttura, di poter ottenere la consegna del bene. Un percorso lungo e articolato che è stato seguito direttamente dal senatore barlettano Dario Damiani che ha incontrato più volte il sottosegretario di stato alla Difesa, on. Giorgio Mulè, al quale ha sottoposto l'importanza, per la comunità portuale e per l'intera cittadinanza, di procedere in tempi rapidi al recupero del noto bene storico. In attesa del placet odierno, l'Ente portuale, contestualmente con l'avvio della procedura per il trasferimento del bene, aveva, comunque, esperito una serie di azioni finalizzate a rendere il processo di recupero quanto più spedito possibile. Dopo un sopralluogo dei tecnici dei Dipartimenti di Esercizio e Tecnico dell'Ente, nel corso del quale erano stati esaminati gli elementi di criticità e i punti di forza della struttura, i tecnici dell'AdSP avevano realizzato un preliminare studio di fattibilità che prevede tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di messa in sicurezza e di ripristino dello stato dei luoghi, finalizzati a riportare il vecchio e glorioso faro napoleonico agli antichi splendori. L'Ente portuale, inoltre, ha già coinvolto l'Amministrazione comunale di Barletta per sviluppare assieme idee progettuali concordate e condivise perché, al termine del processo di recupero, si possa rendere la struttura fruibile alla cittadinanza, con la condivisione e la supervisione della competente Soprintendenza e dell'Agenzia del Demanio. Da oggi, quindi, con la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti, Barletta potrà riappropriarsi di un monumento storico e caratterizzante del porto che contribuirà ad irrobustire l'offerta turistica e

l'attrattività del territorio.

L'AdSP MAM si aggiudica in via definitiva finanziamenti per quasi 27 milioni di euro, nell'ambito del Pac. I progetti di cold ironing e di digitalizzazione della logistica premiati dal ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

15 aprile - Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha confermato il finanziamento per due progetti presentati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell'ambito del PAC 2014/2020 (Programma di Azione e Coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), attribuendo finanziamenti per oltre 27 milioni di euro, ritenendo i progetti presentati



Notiziario Assoporti

Focus

dall'Ente validi e ineccepibili. L'**AdSP** MAM aveva aderito a tre assi del PAC: Asse A (Digitalizzazione della logistica), Asse B (Programma Recupero Waterfront) ancora in attesa di valutazione e Asse D (Green ports). Digitalizzazione della logistica: il progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell'importo previsto (4,7milioni di euro). Nella graduatoria finale, l'Ente portuale si è classificato al 2° posto della classifica. Il progetto prevede l'evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il PCS GAIA e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni SPID e PagoPA. Non solo. Si effettuerà l'estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l'attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali. Green ports: Anche in questo caso, il progetto presentato dall'Ente si è classificato al 2° posto, su 14 presentati e solo 4 ammessi. Finanziato un importo pari ad oltre 22 milioni di euro che risulta, peraltro, la somma più alta ammessa. Il progetto prevede lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di Bari, banchina 10, e Brindisi, Punta delle Terrare. Sulla scorta degli esiti di uno studio relativo alle navi che attualmente ormeggiano presso le banchine individuate, il progetto prevede il dimensionamento dei sistemi e la progettazione di soluzioni standard che siano idonee a soddisfare l'attuale fabbisogno senza, peraltro, escludere la possibilità di ulteriori utilizzi futuri. L'impatto sull'ambiente sarà tangibile e certificato, in termini di diminuzione delle emissioni in atmosfera e diminuzione dell'inquinamento acustico. E' prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall'attivazione dei sistemi di cold ironing. In particolare, nel porto di Bari saranno elettrificati due ormeggi presso la Darsena di Ponente. Considerata la frequenza di attracco delle due tipologie di utenze individuate, si è stabilito di dimensionare l'impianto considerando la contemporaneità di due navi Ro-Ro/Ro-Pax o, in alternativa, di una nave Ro-Ro/Ro-Pax e una nave da crociera, sarà installato un convertitore di potenza da 16 MVA con uscite a 6,6/11 kV. Nel porto di Brindisi verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terrare. L'impianto sarà dimensionato in modo da garantire l'alimentazione contemporanea di due navi Ro-Ro/Ro-Pax, attraverso l'installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dell'impianto che consenta anche l'attracco di navi da crociera. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine, diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre, impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali (catena del freddo, pubblica illuminazione, operazioni portuali, ecc.), rendendo più attrattivo l'ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi supportati dalle compagnie. La nostra squadra ha svolto un lavoro eccezionale commenta il presidente dell'Ente Ugo Patroni Griffi- abbiamo presentato un parco progetti che non solo è stato ritenuto idoneo e quindi ammesso a finanziamento nella totalità dell'importo stimato, ma che anche si è imposto nelle graduatorie finali. Da quando è iniziata l'avventura **AdSP**, abbiamo lavorato su due grandi direttrici: dotare i nostri cinque porti delle medesime infrastrutture, anche tecnologiche finalizzate a migliorare l'efficienza della logistica integrata; implementare la sostenibilità ambientale delle aree portuali. Il risultato ottenuto non era affatto scontato conclude Patroni Griffi- ha vinto una squadra che ha giocato con cervello e cuore. Adesso aspettiamo febbrilmente gli esiti del progetto, candidato sull'Asse B, Parco del Castello Bari riconnessione CASTELLO-PORTO, che abbiamo presentato assieme al Comune di Bari, in cui prevediamo di effettuare interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti per la connessione città-porto, potenziando l'intermodalità e la mobilità sostenibile di accesso all'area della città vecchia.

Un'altra sfida importante che auspichiamo di vincere. Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.

Porto di Brindisi:



Notiziario Assoporti

Focus

entra in linea una terza Eurocargo. Dal 20 aprile, la motonave Valencia di Grimaldi integra Eurcargo Scilla ed Eurocargo Catania sulla linea Ravenna -Brindisi- Catania, garantendo collegamenti tutti i giorni della settimana.

13 aprile - Si intensificano notevolmente i collegamenti RO-RO nel porto di Brindisi. A partire dal prossimo 20 aprile la motonave Valencia di Grimaldi sarà la terza Eurocargo a coprire la linea Ravenna -Brindisi-Catania, andando ad integrare le altre due Eurocargo di Grimaldi, Sicilia e Catania. Con due approdi settimanali, la nave arriverà ogni martedì da Catania alle 11.30 per ripartire alla volta di Ravenna, dopo aver scaricato tir e trailer ed averne imbarcato altri, alle ore 14.30; il giovedì, invece, arriverà alle 17.30 per ripartire alle 19.30. In questo modo, pertanto, la linea marittima risulterà coperta giornalmente, per tutto l'arco della settimana dal lunedì alla domenica. Un'ulteriore conferma del ruolo sempre più forte di Brindisi quale short-sea-port (la consegna di merci via mare su un breve tratto di percorso) e cross-sea-way (snodo cruciale di incontro e di attraversamento) tra il cabotaggio nazionale, comunitario ed ellenico, nell'ottica di un processo di riequilibrio della ripartizione modale dei traffici che si sta verificando a livello globale. Il segmento RO-RO, nel porto di Brindisi, è interessato da una fase evolutiva di crescita intensa. Basti pensare che nel primo trimestre dell'anno, nonostante le restrizioni dettate dall'emergenza Covid ancora in essere, 32.958 mezzi pesanti sono passati dal porto di Brindisi, 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. Eurocargo Valencia è una Ro-Ro Cargo Ship costruita nel 1999, ha una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4.400 metri lineari. La nave è lunga 195 metri ed è dotata di un garage auto e van. L'agenzia di riferimento della nave è la Discovery Shipping srl di Brindisi.

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nulla da segnalare

Autorità Portuale dello Stretto

Nulla da segnalare

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

Nulla da segnalare

Consiglio Europeo

Nulla da segnalare

Commissione Trasporti

Next TRAN meeting

15 aprile - In the context of the exponential growth of COVID-19, the EP President has announced a number of measures to contain the spread of epidemic and to safeguard Parliament's core activities. The current precautionary measures adopted by the EP to contain the spread of COVID-19 do not affect work on legislative priorities. Core activities are reduced, but maintained to ensure that EP's legislative, budgetary, scrutiny functions are maintained. Meetings will be with remote participation for Members. Other participants can follow the meeting through

webstreaming. Thus, the next TRAN meeting will take place on Monday 10 May 2021 from 13.45 to 15.45.

[TRAN committee meetings 2021](#) (PDF - 56 KB)

[TRAN work in progress \(situation 13.04.2021\)](#) (PDF - 108 KB)

[TRAN Coordinators](#) (PDF - 140 KB)

[Tourism Task Force - composition](#) (PDF - 16 KB)

[TRAN latest news](#)

[TRAN studies and publications](#)

[Press Room](#)

[Fact Sheets on the European Union](#)

15 aprile - [Exchange of views with European Coordinators for the TEN-T corridors](#)

15 aprile - [Exchange of views with Commissioner Vlean on the Structured Dialogue](#)

15 aprile - [Exchange of views with DG Grow on upcoming summer season challenges](#)

14 aprile - [Public Hearing: Boosting the use of alternative fuels in the transport sector](#)

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

Nulla da segnalare

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

Nulla da segnalare

REGIONI



Notiziario Assoport

Focus

Nulla da segnalare

EVENTI

Nulla da segnalare