



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 14 aprile 2021**



Prime Pagine

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

Primo Piano

13/04/2021	Shipping Italy	24
<hr/>		
Nuovo Regolamento della Conferenza Nazionale AdSP e 20 pagine di proposte da Assoporti per la semplificazione		
<hr/>		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 4	25
<hr/>		
I dati ufficiali dei porti italiani nel 2020: persi 53 mln di tonnellate di passeggeri -55% mentre i container hanno retto		
<hr/>		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 7	26
<hr/>		
Roma vs. Bruxelles: in gioco il futuro modello di gestione delle banchine		
<hr/>		

13/04/2021	Shipping Italy Pagina 19		28
Break bulk in calo quasi del 30% in Italia: Ravenna al top, crollano Taranto e Trieste			
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 21		29
Scendono ancora le rinfuse nei porti italiani: liquid bulk -14,1% e dry -17,4%			
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 24		30
Traffici gateway: il Covid ha fatto calare i container quasi del 10%			
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 26		31
Il transhipment italiano supera quota 4 milioni di Teu grazie anche a Trieste, Genova e Livorno			

Trieste

14/04/2021	Il Piccolo Pagina 19	<i>GIULIO BERNETTI*</i>	32
SPAZI PUBBLICI E RECUPERI COSÌ SARÀ PORTO VECCHIO			
14/04/2021	La Gazzetta Marittima		34
Lavoro in porto, nuovo record			

Venezia

14/04/2021	Il Secolo XIX Pagina 15	<i>ALBERTO GHIARA</i>	35
Chioggia, carichi speciali off limits Ispezione sui viadotti di accesso			
14/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	36
«Grandi navi, giusto portarle in mare» Il professor D'Alpaos lo spiega ai senatori			
14/04/2021	Il Gazzettino Pagina 32		37
Venezia e il futuro sostenibile «Servono innesti nuovi, da fuori»			
14/04/2021	La Voce di Rovigo Pagina 22		38
Il porto diventa accessibile			

Savona, Vado

14/04/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 38		39
Bagni La Playa no al trasferimento			
13/04/2021	Savona News		40
Traffico di mezzi pesanti in porto a Savona, il punto in commissione. Ingegnere Forzano: "Un tunnel sotto il livello del mare per l'uscita e l'ingresso dei camion"			
14/04/2021	La Gazzetta Marittima		42
Vado Gateway su ferrovia anche con Piacenza			

Genova, Voltri

14/04/2021	Il Secolo XIX Pagina 13	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	43
Prove di tregua nel porto di Genova L'idea: camalli in prestito al Comune			
13/04/2021	Ansa		45
Porto Genova: riparte il dialogo terminalisti-sindacati			
13/04/2021	Voce Tigullio		46
Porto di Genova, schiarita tra sindacati e terminalisti			
14/04/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		47
Porto, Benvenuti "Anche Aponte spinge per la trattativa"			
14/04/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 3		49
Terminal San Giorgio Genova: dimezzati incidenti sul lavoro			

13/04/2021	BizJournal Liguria	50
Genova: Candia (Lista Sansa), le banchine di Marina di Sestri tornino accessibili ai cittadini		
13/04/2021	Genova24	51
Marina di Sestri, Candia (Lista Sansa): "Sempre più banchine riservate solo ai privati, non è giusto"		
13/04/2021	MenteLocale Genova	52
Marina Sestri Ponente, Candia (Lista Sansa): «Sempre più banchine chiuse, ma è spazio pubblico vitale»		
13/04/2021	larepubblica.it (Genova)	<i>Massimo Minella</i> 53
Genova, il presidente del porto Signorini: "Svoltiamo ma privati e lavoratori devono seguirci"		
14/04/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	54
SEABOURN, TRE NAVI NEI BACINI T. MARIOTTI		

La Spezia

14/04/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 51	55
In Lscst proroga, con strappo, della cassa integrazione		
13/04/2021	Citta della Spezia	56
Crociere al via, Costa dal 7 maggio. Poi tocca ai tedeschi di Tui cruises		

Marina di Carrara

13/04/2021	FerPress	57
Marina di Carrara: inaugurato nuovo collegamento tra porto e rete ferroviaria		
13/04/2021	FerPress	58
Marina di Carrara: inaugurato fascio di binari interno al porto. Sommariva, efficienza della ferrovia per un porto è garanzia di prospettiva futura		
13/04/2021	Informazioni Marittime	59
Marina di Carrara, inaugurato nel porto nuovo fascio di binari		

Livorno

14/04/2021	Il Tirreno Pagina 23	60
Arrivate meno navi La ripresa non c'è ma neanche il crollo		
14/04/2021	Il Tirreno Pagina 23	61
Neri: basta con le guerre, il lavoro e le imprese hanno bisogno di coesione		
14/04/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 47	62
Nuova collaborazione tra porto e industria		
14/04/2021	L'Avvisatore Marittimo	63
LIVORNO, PATTO PER IL LAVORO TRA LE BANCHINE E LA CITTÀ		
13/04/2021	Messaggero Marittimo	<i>Elena Pozzoli</i> 64
Piero Neri: "La conflittualità deve sparire"		
13/04/2021	Shipping Italy	65
Passo avanti per lo scavalco' tra porto di Livorno e interporto Vespucci		

Piombino, Isola d' Elba

14/04/2021	La Gazzetta Marittima	66
Storia illustrata di Piombino		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/04/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	67
Recovery plan: «Ruolo centrale e più fondi per i porti»		

14/04/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 2	68
	Asso: «Museo del mare in alto mare al Forte Michelangelo»	
14/04/2021	L'Avvisatore Marittimo	69
	Musulino chiede più ristori Vado, polo europeo del caffè	

Brindisi

14/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	70
	Porto, su dragaggi e opere procedure in tempi brevi	
14/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	72
	Traffico merci destinato a crescere Grimaldi porta una nuova Eurocargo	
14/04/2021	La Gazzetta Marittima	73
	Brindisi cresce anche a marzo	
14/04/2021	Italia Oggi Pagina 10	74
	Pronti per l' Hydrogen Valley CARLO VALENTINI	
13/04/2021	Brindisi Report	76
	Porto: entra in linea una terza Eurocargo, sarà la Valencia di Grimaldi	
13/04/2021	Il Nautilus	77
	Porto di Brindisi: entra in linea una terza Eurocargo Redazione	
13/04/2021	Informazioni Marittime	78
	Porto di Brindisi, terza nave Grimaldi nelle linee ro-ro	
13/04/2021	Messaggero Marittimo	79
	La motonave Valencia di Grimaldi a Brindisi Redazione	
13/04/2021	Puglia Live	80
	Porto di Brindisi: entra in linea una terza Eurocargo	
13/04/2021	Shipping Italy	81
	Potenziata con una terza nave la linea ro-ro Ravenna Brindisi Catania di Grimaldi	

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

13/04/2021	Il Lametino	82
	Porto Gioia Tauro, Furgiuele e Rixi (Lega): "Mancano 7,2 milioni per gateway ferroviario"	
14/04/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	83
	Confindustria: il porto nel Piano di ripresa	
14/04/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 9	84
	Gli industriali strigliano la politica «Distratta sul porto di Gioia Tauro»	

Cagliari

14/04/2021	La Nuova Sardegna Pagina 46	85
	Classificazione del porto, via libera DI LAMBERTO CUGUDDA	

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

14/04/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 16	86
	Richichi scrive al ministro Carfagna	

Palermo, Termini Imerese

14/04/2021	La Sicilia Pagina 8	87
	Niente hub, merci in fuga dal Mediterraneo	

Focus

14/04/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	89
Zes e intermodalità, la roadmap dei porti		
14/04/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	90
Mezzo miliardo per rinnovare i traghetti italiani		
13/04/2021	FerPress	91
Conferenza Nazionale delle Autorità portuali: nella riunione telematica fissata road map dei lavori		
13/04/2021	Informazioni Marittime	92
Zes, intermodalità e piano opere. La roadmap delle autorità portuali		
13/04/2021	Port News	93
«AAA Sistema portuale cercasi» <i>di Redazione Port News</i>		
13/04/2021	Sea Reporter	94
Riunione della Conferenza Nazionale delle Autorità portuali, fissata road map lavori		
13/04/2021	TopLegal	95
I trasporti nell'era del post-Covid-19 <i>TopLegal dal 2004 il mercato legale</i>		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 8	97
La sfide da affrontare e le criticità da risolvere dopo la pandemia <i>Guido Nicolini presidente Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica)</i>		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 9	98
Occorre un piano nazionale sulla resilienza portuale <i>Luigi Merlo presidente Federlogistica</i>		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 11	100
Le tre A del lavoro portuale nel 2020: Aiuti, Autoproduzione e Avanguardia <i>Luca Grilli presidente Ancip (Associazione Nazionale Imprese Portuali)</i>		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 12	102
Per l'Italia è il momento di riacquisire una propria identità e visione strategica <i>Alessandro Santi presidente Federagenti (Federazione nazionale agenti marittimi)</i>		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 13	104
Sempre in prima linea nonostante il calo del fatturato e gli organici sottodimensionati <i>Luigi Mennella presidente Fedepiloti (Federazione italiana piloti dei porti)</i>		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 15	106
Quello che serve all'Italia per ripartire con il PNRR <i>Stefano Messina presidente Assarmatori</i>		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 16	108
Ai porti italiani servono alcuni interventi mirati per essere più competitivi <i>Mario Mattioli presidente Confitarma (Confederazione Italiana Armatori)</i>		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 18	110
Dopo un 2020 di rottura, dobbiamo riconquistare quel 70% di logistica in mani straniere <i>Silvia Moretto presidente Fedespedi (Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali)</i>		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 22	112
Fotografia dei ro-ro nei porti italiani: unità di carico stabili ma tonnellate in calo del -10,9% l'anno scorso		
13/04/2021	Shipping Italy Pagina 27	113
Nel 2020 i traghetti sono stati duramente colpiti, le crociere affondate		
14/04/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	114
«Dimezzeremo i tempi per le opere»		
14/04/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	115
Traghetti, si andrà avanti con le gare		
14/04/2021	La Gazzetta Marittima	116
Ripensare l'epoca dei giganti		
14/04/2021	La Gazzetta Marittima	117
Mezzo miliardo per rinnovare i traghetti		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA
SHOP ONLINE



MOJITO BIO
SUSTAINABLE PATH.

Il calciatore del Napoli Osimhen e la ragazza che vende acqua
di **Monica Scozzafava**
a pagina 21



Parla Guido Bodrato
L'ex portavoce della Dc: «I nemici di Moro erano anche nello Stato»
di **Walter Veltroni**
a pagina 24 e 25



SCARPA
SCARPA.NET



MOJITO BIO
SUSTAINABLE PATH.

Operazione Conte

I 5 STELLE, IL CAPO E IL POTERE

di **Antonio Polito**

Sono quindici mesi, dal giorno delle dimissioni di Luigi Di Maio, che i Cinquestelle non hanno un capo politico. Sono due mesi che Conte non è più premier. Carlo Marx scrisse il Manifesto del partito comunista in poco meno di tre mesi. Quello del nuovo Movimento è ancora in cottura.

D'altra parte non è facile. Di solito i movimenti politici nascono dall'opposizione con lo scopo di conquistare il potere. Qui si tratta invece di fondarne uno, o rifondarlo, per conservare il potere. È un'operazione che è riuscita solo a pochi. Per esempio, un altro che voleva abolire la povertà: prima diventò presidente dell'Argentina e poi si fece un partito, detto per l'appunto peronista. O de Gaulle, quando la crisi algerina lo richiamò al potere in Francia nel 1958. O anche Mustafa Kemal Atatürk, il padre della Turchia moderna, che una volta vinta la guerra di liberazione nazionale non solo fondò un partito (di cui pure lui diceva che non era né di destra, né di sinistra, né di centro), ma nel 1930 se ne inventò anche uno di opposizione, per non farsi mancare niente.

Movimenti carismatici, insomma, più legati alla personalità di un salvatore della patria che ad un programma politico vero e proprio. È possibile che per una fetta dell'opinione pubblica Conte possa vantare un'analoga legittimazione al potere. Ma in ogni caso l'avvocato pugliese ha il difetto di averlo già perso, il potere (anche se, per Goffredo Bettini, non perché sia «caduto» ma perché «è stato fatto cadere»).

continua a pagina 28

Speranza: noi utilizzeremo quel preparato. E per l'Europeo all'Olimpico tornano gli spettatori

Vaccini, la nuova frenata

Lo stop degli Usa ritarda le dosi Johnson & Johnson. Possibili limiti d'età

Dagli Stati Uniti arriva lo stop precauzionale al vaccino Johnson & Johnson. Di conseguenza sono state rimate le consegne in Europa di 200 milioni di dosi. Per il ministro Speranza le fiale saranno utilizzate, potranno essere introdotti limiti di età. In attesa delle decisioni sulle riaperture, per l'Europeo all'Olimpico torneranno gli spettatori.

da pagina 2 a pagina 11

DOMANI GRATIS IL «SALUTE»

Sono difficile per la pandemia

di **Elena Meli**

nell'inserto in edicola



IL DIRETTORE DELL'AIFA MAGRINI

«È soltanto una pausa»

di **Margherita De Bac**

«Una pausa per verificare l'origine di sei casi di trombosi su 7 milioni di dosi americane inoculate — dice il direttore dell'Aifa — ma confidiamo nel via libera».

alle pagine 2 e 3

NAUSEA E DOLORI INTESTINALI

Sono cambiati i sintomi

di **Cristina Marrone**

Nausea e spossatezza che dura per molto tempo. Dolori intestinali e mal di testa. Come stanno cambiando i sintomi del virus.

a pagina 5

La svolta Il fratello di Fidel lascia la carica di segretario del partito



Raúl Castro, 89 anni, in una foto degli anni Sessanta, a sinistra il fratello Fidel che ha guidato Cuba fino al 2008 e, a destra, Che Guevara

Anche Raúl va in pensione

A Cuba finisce l'era Castro

di **Sara Gandolfi**

Si chiude un'epoca a Cuba. Raúl Castro, 89 anni, lascia la carica di segretario del partito. Con il fratello Fidel aveva guidato il Paese caraibico per sessant'anni. Cuba sta attraversando una grave crisi economica.

a pagina 17

TREZZANO ARRESTATO IL COMANDANTE

Droga nell'auto: la vendetta del vigile bocciato

di **Cesare Giuzzi**

Arrestato il comandante della polizia locale di Trezzano sul Naviglio. Aveva fatto nascondere cocaina nell'auto della comandante dei vigili di Corbetta. Una vendetta per il parere negativo al concorso.

a pagina 20

IL CASO VOTANO SI FI E LEGA, MES INSGORGE

Vitalizi a Del Turco e Formigoni

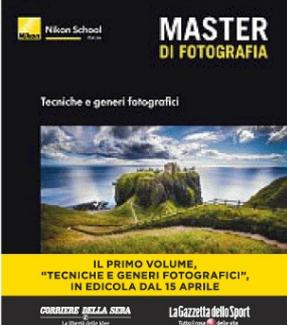
Maggioranza divisa

di **Cesare Zapperi**

«Roberto Formigoni ha diritto al vitalizio». Lo ha stabilito la commissione del Senato. La decisione riguarderebbe anche Ottaviano Del Turco. Ma la maggioranza si è divisa.

a pagina 12

MASTER DI FOTOGRAFIA
Tecniche e generi fotografici



IL PRIMO VOLUME, «TECNICHE E GENERI FOTOGRAFICI», IN EDICOLA DAL 15 APRILE

CORRIERE DELLA SERA
La Gazzetta dello Sport

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Se Kevin Spacey mette la mano

Pietro Castellitto, il Totti televisivo ma non solo, è un giovane dal talento imprevedibile. Perciò mi ha sorpreso che nell'intervista al *Corriere* se ne sia uscito con un'affermazione un po' banale: «Se Kevin Spacey mi mette una mano sulla coscia, gliela sposto. Non gli rovinò la vita chiedendogli pure dei soldi». È il pensiero della stragrande maggioranza, e ogni volta mi stupisco che si cerchi di farlo passare per coraggioso e anti-conformista, mentre è quanto di più pigro e conservatore si possa immaginare. Fa parte di una lista di frasi fatte: la ragazza molestata che indossava la minigonna e dunque «se l'è andata a cercare», l'attrice ribaltata sul divano «ma rimanere lì è stata una sua scelta», e via semplificando, però sempre con l'aria di sfidare l'opi-

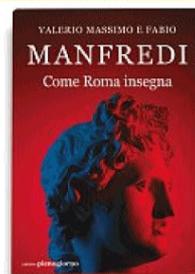
nione dominante, che invece è esattamente quella: non sui giornali, forse, ma nella vita vera.

In chi denuncia una sopraffazione sessuale Pietro Castellitto sostiene di vedere «la volontà di potenza che sfrutta questa crociata morale per ingrassarsi». Non ho studiato Nietzsche quanto lui, ma mi sembra ci sia più superomismo in un personaggio potente, lesto ad approfittarsi della sottoposta o del sottoposto, che non in questi ultimi. Anche Castellitto incorre in un errore di prospettiva: giudicare la vittima invece del carnefice. Il problema non è spostare la mano di Kevin Spacey. Il problema è spostare l'attenzione dalla questione principale: che quella mano Kevin Spacey non la deve proprio mettere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Il ritorno di Manfredi»

CORRIERE DELLA SERA



10414
 Foto: Italiane Sport in AP - DL 353/2003 conv. L. 460/2004 art. 1, c. 1, DCD Milano
 9 771120 498008





Scontri e lanci di lacrimogeni contro i manifestanti No Tav che si oppongono all'autoporto Sita a San Didero. Passano i governi, la Val di Susa resta in piedi



Mercoledì 14 aprile 2021 - Anno 13 - n° 102
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12 con il libro "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

«L'ULTIMO "RIGORISTA"»

Speranza è sotto assedio: perché lo vogliono fuori



◉ MANTOVANI E MARRA A PAG. 2-3

LO SCONTRO A DESTRA

Salvini 'apritutto' per arrestare la corsa di Meloni

◉ ROSELLI A PAG. 2-3

QUALE CAMBIO DI PASSO

Cyber-sicurezza Adesso l'agenzia piace a Pd e a Iv

◉ DELLA SALA A PAG. 6-7

OGGI MARATONA WEB

Bettini in Agorà: un partito nuovo e Conte alleato

◉ CANNAVÒ A PAG. 14

» GIANNI BATTE CASSA

Rainoli: affare di famiglia o tv pubblica?

» Tommaso Rodano

Trattasi di vera e propria "Minoleide". La trattativa "Stato-giornalista" per l'archivio di La Storia siamo noi è solo la punta dell'enorme blocco di ghiaccio sommerso, nelle relazioni tra la Rai e Gianni Minoli.

Ricapitoliamo: il volto storico di Mizer ha lanciato la sua candidatura pubblica per il grande rientro in Viale Mazzini. A PAG. 10



COVID-19 L'americana Fda sospende per rischi alla salute

Sciampo Johnson&Johnson: i vaccini fermati per trombosi

■ Appena arrivate, le 184 mila dosi del prodotto sono state congelate in attesa di verifiche. Un altro colpo alla credibilità della campagna di vaccinazione e ai piani di Figliuolo

◉ CASELLI E RONCHETTI A PAG. 4-5



Mannelli

SBOMBALLO GENERALE



FORMIGONI E DEL TURCO UNO SISTEMATO IERI, L'ALTRO DOMANI

Derubano la sanità e vincono il vitalizio

IL LOMBARDO

CONDANNATO IN CASSAZIONE A 5 ANNI E 10 MESI PER 6 MLN DI TANGENTI IN CAMBIO DI 200 MLN DALLA REGIONE A 2 CLINICHE. E ORA IL SENATO LO PREMIA

L'ABRUZZESE

CONDANNATO IN CASSAZIONE A 3 ANNI E 11 MESI PER MAZZETTE DA 850 MILIONI DAL RAS DELLE CLINICHE: IL SENATO PRONTO A PREMIARLO



◉ BARBACETTO E PROIETTI A PAG. 11

PECHINO ALL'ASSALTO

Le vedette di Xi: come si espande l'impero cinese



◉ IACCARINO A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Le trame contro Conte a pag. 14
- Woodcock Magistrati, la mia cura a pag. 13
- Robecchi Realpolitik e facce da c. a pag. 13
- Truzzi Ersilia voleva parlare a pag. 13
- Emiliani Vignaioli contro il gas a pag. 17
- Luttazzi Filippo, la star del rock a pag. 12

NON SOLO CINEMA

L'uomo-animale nei racconti della Marciano



◉ VISSANI A PAG. 18

La cattiveria

Salvini: "Senza una riforma della giustizia, l'Italia non sarà mai un Paese libero". Di rubare



WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Fate piano

» Marco Travaglio

Proseguono le polemiche sulle uniformi del Comm. Str. Gen. C.A.F. P. Figliuolo, quella di serie e quella mimetica, peraltro utilissima per attraversare da cespuglio casomai le cose andassero male, o peggio di così. E dimostrano che in Italia siamo maestri ad accapigliarsi sui dettagli per non andare mai al cuore dei problemi. Come quando Conte veniva contestato per la pochette a quattro punte o perché parlava all'ora di cena e talvolta, sciaguratamente, anche dopo. A parte le divise, le mostrine, i nastri, le medaglie, le greche e i galloni, che comunque devono essere un bel peso, il cuore del problema sono i piani di Figliuolo, di cui in appena un mese e mezzo s'è già perso il conto, perché li cambia come fossero calzini. E ormai assodato che i tre quarti della sua giornata li impiega ad aggiornare il piano del giorno prima. Tutto, temiamo, nasce da un equivoco: che per far funzionare un piano di vaccinazioni basti annunciare quanti vaccini avremo fatto fra un mese, due mesi, tre mesi e così via. Le cose sarebbero senz'altro così se tutto dipendesse da lui. Invece da lui dipende pochissimo.

Molto dipende dalle Regioni che, per quante balle si raccontino su mirabolanti "accentramenti", erano e restano responsabili della campagna vaccinale. Molto dipende da quante dosi ci mandano le case farmaceutiche, che non mandano mai quelle pattuite. E molto dipende dagli enti regolatori (Aifa in Italia, Ema in Europa, Fda in America), che un giorno alzano il pollice e l'indomani l'abbassano: ieri, per esempio, la Fda ha bloccato J&J per casi sospetti di trombosi. Quindi affrettarsi a prevedere ogni giorno quanti vaccini faremo in futuro e poi accorgersi che non è vero niente e ritoccare le cifre al ribasso, o calcolarle per decade o per mese così il calo si nota di meno, non ha senso. Si finisce nel ridicolo. Se dici, come han fatto Draghi e Figliuolo, che a metà aprile vaccineremo 500 mila persone al giorno e poi ti conta-dosi è sempre sotto le 300 mila, hanno un bel titolare i giornaloni "anziani al sicuro, il governo accelera: 3 milioni di vaccini in 10 giorni" (Rep) o "Il governo ora accelera. Figliuolo: Sei milioni di vaccini agli anziani in un mese" (Stampa): 3 milioni in 10 giorni fa sempre 300 mila al giorno e 6 milioni in 30 giorni fa addirittura 200 mila al giorno. Che non è accelerare: è frenare. Anziché dare numeri a casaccio per poi rimangiarsi con supercazzole assortite, il Generalissimo dovrebbe fare l'unica cosa che compete a lui, ma non risulta stia facendo abbastanza: creare nuovi centri di vaccinazione (non primule, per carità, ma almeno mughetti) e fornire alle Regioni più medici e infermieri vaccinatori. A meno che, si capisce, il piano Figliuolo non sia proprio questo: fare piani.





il Giornale



MERCOLEDÌ 14 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 88 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2324-0711 | Giornale (ed. nazionale)

VERSO LA NORMALITÀ

UN CALCIO AL VIRUS

Via libera del governo: tifosi allo stadio a giugno per gli Europei. Ma per ristoranti e spettacoli all'aperto si tratta. I medici: «Non allentare le misure»

Trombosi, bloccato in Usa anche il vaccino Johnson&Johnson

Il governo approva la presenza del pubblico (con capienza al 25%) per gli Europei di calcio in Italia. E adesso si tratta anche per le riaperture all'aperto per teatri, ristoranti e cinema. Ma i medici avvertono: non è il momento di allentare le misure. Stop negli Stati Uniti chiesto per il vaccino Johnson&Johnson: problemi simili ad AstraZeneca. Di nuovo a rischio il piano vaccinale. A Milano ricoverata una 26enne alla quale avevano somministrato il siero di Oxford.

servizi da pagina 2 a pagina 10

CERTEZZE PER TUTTI, NON SOLO AL PALLONE

di Alessandro Sallusti

Potenza del calcio. Prima che per i ristoranti, i cinema, i teatri, le palestre e chi più ne ha più ne metta, il governo ha deciso la data della riapertura al pubblico per gli stadi: sarà l'11 giugno, partita inaugurale - all'Olimpico di Roma - dei Campionati europei di calcio. Senza il via libera anticipato, l'Italia rischiava di perdere questa importante vetrina, quindi diciamo che abbiamo ceduto a un non celato ricatto dell'Uefa, l'organismo europeo del pallone.

Quel giorno all'Olimpico convergeranno quasi ventimila persone - un quarto della capienza -, che come assembramento non è male. Logica vuole che per quella data sia previsto un inatteso liberi tutti, a prescindere dalle curve del Covid e delle vaccinazioni, o forse già oggi chi di dovere sa che a giugno la situazione sarà ben diversa dall'attuale. Ma se ci sono previsioni così certe, perché non dire chiaramente quando potranno riaprire altre attività, magari meno nobili di quella pallonara, ma vitali per milioni di italiani? Non è giusto che solo i calciatori - e il business del loro mondo - possano vivere di certezze, programmare il loro lavoro. Non crede il governo che analogo trattamento meritino anche altre categorie? Se si può dire quando riapriranno gli stadi, immagino che - salvo imprevisti importanti - la stessa cosa si possa fare per i negozi, i ristoranti, i musei che non hanno certo il potere e le conoscenze altolocate dell'Uefa, ma contribuiscono al Pil italiano in misura assai maggiore.

Perché i casi sono due. O il problema è sanitario, e allora nessuno può garantire nulla con due mesi di anticipo; oppure è politico, e allora parliamone. Se il ministro Speranza non obietta su ventimila persone all'Olimpico deve spiegarci perché non permette, né ci dice con certezza quando permetterà, a venti persone di sedersi distanziate con mascherina ai tavoli di una trattoria all'aperto; perché non - alle stesse condizioni - nella sala di un cinema o nel salone di un parrucchiere.

Il calcio è uno sport meraviglioso, ma purtroppo non si vive di solo calcio, anche se fosse vero, come si usa dire, che il pallone è il moderno oppio dei popoli. Ognuno ha la sua droga, noi siamo per quella della libertà di lavorare. Nessuno vuole essere incosciente, ma neppure passare per il fesso di turno.

L'ALTRA PIAZZA DI ROMA

Se non picchi non esisti E la protesta sparisce

I commercianti pacifici non fanno notizia

di Francesco Maria Del Vigo



DALLA STESSA PARTE Una donna ieri in piazza a Roma

Se non fai tafferugli non fai notizia. Se poi commetti l'errore madornale di non accompagnarti ai militanti di Casapound non esisti proprio. Sei invisibile. Ieri centinaia di commercianti, ristoratori e possessori di partite Iva sono scesi in piazza, a Roma, dopo mesi di lockdown a singhiozzo e di conti in caduta libera. Esasperati. Arrabbiati. Sfibrati. Ma, sfortunata loro, ancora pacifici ed educati. E senza camerati. Non sono volati né schiaffoni, né bombe carta. Un peccato evidentemente imperdonabile, dato che la manifestazione è stata altamente snobbata dalla gran parte (...)

segue con Giannini a pagina 7

I RETROSCENA

Senza un'inchiesta Draghi è costretto a tenere Speranza

di Adalberto Signore

Sottotraccia e ormai da qualche settimana, nella maggioranza va prendendo lentamente forma un vero e proprio «caso Speranza». Il ministro della Salute, solo qualche giorno fa, è stato puntellato pubblicamente proprio da Mario Draghi, che ha detto non solo di averlo scelto lui, ma anche di averne «molta stima». È del tutto evidente, però, che - al di là delle dichiarazioni (...)



segue a pagina 3

Ma il centrodestra vuole la testa del ministro rosso

di Augusto Minzolini

Il «caso Speranza» c'è, eccome, ma è di complicata soluzione. «Mario Draghi - confida uno dei leader della maggioranza - non considera il ministro della Salute un genio, anzi per nulla, ma non credo che abbia il coraggio di rimuoverlo. Certo, se poi uscissero altri impicci nelle inchieste...». Una difficoltà nell'ipotesi di «rimozione» di cui il primo ad essere (...)

segue a pagina 2

IL GIUDICE CASTIGLIA

«Insabbiano il caso Palamara Si dimetta il capo dell'Anm»

Stefano Zurlo

Usa un linguaggio mai sentito a queste latitudini. E va all'attacco dei vertici dell'Associazione nazionale magistrati: «Il presidente dell'Anm Giuseppe Santalucia si deve dimettere». Senza tanti complimenti. Giuliano Castiglia, gip a Palermo, è uno dei leader di Articolo 101, la lista - guai a chiamarla corrente - che ha raccolto 651 voti alle ultime elezioni e sta spargliando i giochi dentro il Palazzo. Dottor Castiglia, perché Santalucia (...)

segue a pagina 13

DEMURTAS CURATORE

M5s finisce in tribunale: una toga sarda nuovo leader

Domenico Di Sanzo

a pagina 12

*IN ITALIA: FATE SANVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) PRESSIONI SULLE REGIONI. IL 25% DI AUMENTO DI VISITAZIONI. IL 15% DI AUMENTO

L'ATRICE E IL CASO DEL POST SULL'EX ILVA

Ferilli paga lo stipendio all'operaio licenziato

Lauro Rio

Solidarietà reale, non solo per fiction. Sabrina Ferilli ha deciso di combattere anche fuori dal set. Lei, che ha interpretato una madre coraggiosa in lotta contro l'inquinamento industriale, sosterrà le spese legali dell'operaio licenziato da Arcelor per aver rilanciato su Facebook la serie di Canale 5.

a pagina 17

ANCHE I GHIACCIONI ALL'ESTATHÉ

Dalla Nutella ai gelati, Ferrero si prende l'estate

Sofia Frascini

«Ambrogio ho un leggero languorino, la mia non è proprio fame è più voglia di qualcosa di... fresco», direbbe così oggi la famosa signora in giallo al suo autista-maggiordomo Ambrogio dello spot cult di Ferrero Rocher dei primi (...)

segue a pagina 21

I 40 ANNI DEL BRANO

«Fu benedetta quella primavera» Loretta Goggi e i segreti del cult

Antonio Lodetti

a pagina 25

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?
CATTIVO UMORE?
SONNO DISTURBATO?
Dalla ricerca scientifica nasce
LAILA
Nuovo farmaco con estratto Silixan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
Più spazio alla vita.
CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 14 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Nel Milanese, lasciati al freddo e senza cibo

**Insulti e torture ai disabili
Arrestati due educatori
nella comunità degli orrori**

Rampini in Lombardia



DOMANI IN REGALO
SPECIALE SICUREZZA SUL LAVORO

ristora
INSTANT DRINKS

Stop anche a J&J, ora l'Italia è nei guai

Gli Usa sospendono il vaccino monodose, problemi simili a quelli di AstraZeneca. Speranza: «Valuteremo, ma va usato»
Riaperture, spunta l'ipotesi di spostare a mezzanotte il coprifuoco. Nuove manifestazioni: bloccata l'Autostrada del sole

Servizi da pag. 3 a pag. 9

Un lungo regno al tramonto

Ecco perché frau Angela ha fallito

Cesare De Carlo

Sedici anni sono un battito di ciglia nella storia dei popoli. Ma se riconsideriamo la storia di Angela Merkel dal 2005, quando per la prima volta fu eletta cancelliera, e la confrontiamo con l'eredità che lascerà al successore a settembre, quei sedici anni appaiono un'eternità. Non c'era ancora la crisi finanziaria. In Italia governava Berlusconi. In Francia Chirac. In Gran Bretagna Tony Blair. Non eravamo condizionati dai virus digitali dei social network. E tanto meno dai virus patogeni come quello fuoriuscito dalla Cina. L'Europa guardava avanti. La Germania ne era la guida, forte di un marco trasfuso nell'euro.

Continua a pagina 2

SEGNALI DI RIAPERTURA, SÌ DEL GOVERNO AGLI EUROPEI DI CALCIO ITALIA-TURCHIA DELL'11 GIUGNO COL 25% DEI TIFOSI SUGLI SPALTI

PRIMO STADIO



Franci nel QS

DALLE CITTÀ

Milano

Giovane dentista in ospedale per trombosi dopo il vaccino

Anastasio nelle Cronache

Milano

La sfida della Cattolica: «La conoscenza è inquietudine»

Dedori nelle Cronache

Codogno

Spuntano resti di un aereo precipitato nel '40

Borra nelle Cronache



Pescara del Tronto al voto per decidere il luogo

Sisma, il paese da rifare Referendum: dite dove

Nardini a pagina 16



Cerca di incastrarla ma viene arrestato

Vigile odia la comandante e le mette la coca in auto

Palma a pagina 15

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?
CATTIVO UMORE?
SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80 mg capsula morbida
«la necessità di lavorare»
20 CAPSULE MORBIDE

Nuovo farmaco con estratto **Silexan**[®] per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SCP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Aut. Min. 10/05/2020.



Domani l'ExtraTerrestre

TRANSIZIONE Milioni di ecologisti sono senza rappresentanza politica. È il grande «partito» verde che il Palazzo non vuole vedere



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA DA GIOVEDÌ Disfatta della deradicalizzazione; destra italiana e Ue; storia del sonno; mate e Covid; truffe in Russia; montagna e sci



Addio a Jovan Divjak

SARAJEVO Con «Bella ciao» il saluto al «generale giusto»: serbo, difese la città e la multietnicità jugoslava

Mario Bocca pagina 14

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 14 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 88

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

STOP IN USA A JOHNSON&JOHNSON, LA CASA FARMACEUTICA DECIDE DI SOSPENDERE LE CONSEGNE IN EUROPA

Vaccini, la campagna Ue è a rischio

La Food and Drug Administration, l'agenzia che autorizza i farmaci negli Usa, chiede di fermare temporaneamente le somministrazioni del vaccino Johnson&Johnson in seguito alla segnalazione di 6 casi di trombosi (di cui uno mortale) su 6,8 milioni di vaccinazio-

ni. Dopo lo stop americano la stessa casa farmaceutica ha deciso di rinviare in extremis le consegne in tutta Europa, che ora teme per la tenuta del piano. L'Italia, che ci puntava per coprire il maggior numero di persone, per esempio attende 26 milioni di dosi. Per il

ministro Roberto Speranza «dovrà essere utilizzato perché è un vaccino importante». Il direttore dell'Aifa Nicola Magrini ammette che si sta già ragionando su limitazioni analoghe a quelle decise per AstraZeneca.

ANDREA CAPOCCI A PAGINA 2

DESTRA E NON SOLO Si alza il tiro contro Speranza

Il fuoco dell'ala destra della maggioranza contro Speranza non si ferma nonostante lo scudo di Draghi e non si fermerà. Intorno al ministro della Salute

ha finito per concentrarsi la guerra propagandistica tra le due anime della maggioranza e Salvini non rinuncia al bersaglio grosso. COLOMBO A PAGINA 4

Pandemia La strana carestia e i suoi artefici

MARCO BASCETTA

Da sempre, in ogni condizione di grave penuria, che si tratti di cibo, di energia o, come nel caso presente, di vaccini, si aprono solitamente due strade maestre. Ridurre a tutti le razioni scendendo al di sotto delle necessità e confidando in una qualche riduzione del danno o concentrare le scarse risorse su una parte della popolazione a scapito di altre. Di entrambe queste scelte l'attualità pandemica ci offre diversi esempi. Alla prima opzione si possono ricondurre le continue peripezie delle strategie vaccinali.

— segue a pagina 15 —

Acque di Fukushima Perché questo nuovo disastro ci riguarda

ANGELO BARACCA

È indicativo che i problemi generati dagli incidenti nucleari dell'11 marzo 2011 nella centrale nucleare di Fukushima riemergano dal silenzio in cui i media li hanno relegati solo in modo sporadico, mentre la tragedia si protrae da 10 anni e realisticamente occuperà ben più dei 30-40 anni che la Tepco e il governo giapponese vorrebbero far credere.

È da almeno due anni che incombe la minaccia di sversamento in mare di oltre 1 milione di tonnellate di acqua contaminata.

— segue a pagina 9 —



La protesta a Seoul contro la decisione giapponese foto Ap

Il governo giapponese ha deciso: le acque radioattive della centrale nucleare di Fukushima finiranno in mare. Saranno filtrate, rassicurano da Tokyo, ma Cina e Corea del sud sono già sul piede di guerra: «Irresponsabili». Greenpeace Japan al fianco dei pescatori in rivolta a pagina 9

all'interno

Letta Un mese da segretario ma non morde la crisi sociale

ANDREA CARUGATI PAGINA 5

Palermo Il sindaco Orlando: «Allentare i vincoli di bilancio»

ALFREDO MARSALA PAGINA 4

Tav Contro i nuovi cantieri, notte di scontri in Val di Susa

MAURO RAVARINO PAGINA 6

DOPO TRAPANI, RIACE Processo a Lucano, giornalisti intercettati



Tra il 2018 e il 2019 i pm di Locri hanno intercettato 33 tra cronisti e giudici nell'ambito del processo a Mimmo Lucano. «Intercettazioni irrilevanti che in ogni caso fanno scalpore dopo il caso Trapani. L'ex sindaco di Riace: «Inaudito rovistare anche nella mia vita privata». MESSINETTI A PAGINA 6

DONBASS ESPLOSIVO Nato e Russia ai ferri corti

L'escalation in Donbass non accenna a fermarsi e le accuse reciproche tra Mosca e Kiev assumono toni ancora più accesi. Il ministro della Difesa russo, Sergej Shoigu, giustifica i movimenti di truppe in prossimità del confine come una «risposta alle attività minacciose della Nato», mentre Zelensky dichiara che l'Ucraina è «pronta ad affrontare un'invasione russa, che potrebbe avvenire in qualsiasi momento». Gli Stati Uniti tentano un segnale distensivo: Joe Biden telefona a Vladimir Putin e propone di incontrarsi in un Paese terzo. SQUILLANTE A PAGINA 7

AFGHANISTAN Biden: «Ritiro totale per l'11 settembre»



Washington fissa la data per il ritiro delle truppe impegnate da vent'anni in Afghanistan. I Talebani da «pericolo esistenziale» per la sicurezza Usa sono ormai interlocutori diplomatici. E per ridisegnare gli equilibri regionali Biden propone a Putin un summit in un paese terzo. BATTISTON A PAGINA 8

Lele Corvi



10414 9 770235 215100





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXI - N° 102 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 14 Aprile 2021 •

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

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

L'intervista

Materazzi: «Gattuso il mio "figlioccio" è diventato un grande»

Bruno Majorano a pag. 17



In Kenya

Salvataggio da film per le nove giraffe prigioniere dell'isola

Antonio Calitri a pag. 34



Vaccini, la follia del nuovo stop

► Negli Stati Uniti sospeso Johnson&Johnson per sei trombosi su sette milioni di dosi L'Italia: «Noi avanti lo stesso». Ma le forniture verso l'Europa sono già state bloccate

I candidati sindaci

Il nuovo Pd con i vecchi vizi si rifugia nelle primarie

Mauro Calise

Ma era proprio il caso, nel bel mezzo di una pandemia e con i sindaci delle principali città in prorogatio per divieto di voto, mettersi a fare le primarie? Ormai è chiaro che la coalizione - si fa per dire - del centrosinistra si tiene ormai con gli spilli, e non si capisce più chi davvero vuole stare con chi. Italia Viva vede i Cinquestelle come il diavolo l'acquasanta, a Leu si rizzano i capelli quando sente parlare di Renzi. E se i vertici di democristiani e grillini cercano ancora di dialogare, nelle periferie se ne dicono di tutti i colori.

Continua a pag. 35

I rischi presunti LA POLITICA INCAPACE DI ASSUMERSI RESPONSABILITÀ

Vittorio E. Parsi

Un danno enorme per l'Italia, per l'Europa e, più in generale per la lotta globale contro la pandemia, che continua ad inspiccare in una serie clamorosa di malintesi, assenza di coordinamento e miopia strategica.

Nonostante tutto l'abbondante ricorso alla retorica di guerra, di cui in ultima analisi anche la benemerita nomina del generale Figliuolo a commissario straordinario rappresenta un esempio, continuiamo a restare tutti impastoiati dalla logica dei tempi ordinari. L'emergenza e lo stato di necessità, che si invocano a sproposito in tante altre materie, sembrano lattitare proprio nella logica complessiva che presiede alla lotta al virus. La Food and Drug Administration ha deciso di sospendere in via precauzionale la distribuzione del vaccino Johnson & Johnson dopo aver individuato 6 (sei) casi sospetti di trombosi (di cui uno associato alla morte della vaccinata) associabili alla somministrazione del vaccino. Sei casi su quasi 7 milioni di somministrazioni avvenute. Meno di uno per milione. Un'ecografia con liquido di contrasto - ricordava ieri il professor Galli - ha un rischio di mortalità cinque volte superiore.

Continua a pag. 35

Via libera del governo: in 25 mila all'Olimpico per il debutto azzurro



Agli Europei tornano i tifosi allo stadio Ristoranti e palestre riaprono a maggio

Alberto Gentili e Francesco Malfetano a pag. 5

Malfetano, Rosana e Torsello alle pagg. 2 e 3

Il caso

I falsi Pfizer sbarcano in Europa allarme Interpol

Ed ora anche l'incubo di falsi vaccini Pfizer. Le prime dosi fake sono state sequestrate in Messico e l'Organizzazione Mondiale della Sanità avvisa: «Attenzione, è pericoloso». In Europa le indagini delle autorità sanitarie si concentrano soprattutto sulla Polonia.

Scarpa a pag. 3

Isole Covid free la rivolta degli altri comuni turistici

I sindaci da Pompei alla Costiera Amalfitana «Non ci sono solo Capri, Ischia e Procida»

Mario Amodio
Susy Malafronte

È la «rivolta» dei sindaci di comuni con tradizione turistica, che non sono isole. Da Lo Sappio di Pompei a Reale di Minori: «No a favoritismi per le isole nella somministrazione di vaccini».

A pag. 7

Il nuovo scostamento

Dall'Imu alle bollette altri 40 miliardi di aiuti alle aziende

Andrea Bassi a pag. 9

L'intesa per sviluppare l'e-commerce Le imprese del Cis di Nola sbarcano sul colosso Alibaba

Gianni Molinari
Inviato a Nola

È l'evoluzione del commercio all'ingrosso. Il più grande spazio del commercio all'ingrosso d'Europa, il Cis-Interporto di Nola, sbarca con le sue 500 imprese nel mondo del e-commerce di Alibaba, la più grande piattaforma B2B (business to business) di transazioni tra imprese del pianeta. E grande significa un portale in 19 lingue che offre centinaia di milioni di prodotti in ol-

tre 40 diverse categorie, tra cui elettronica di consumo, macchinari e abbigliamento. I 26 milioni di acquirenti di questi prodotti (tutte aziende di commercio all'ingrosso) si trovano in oltre 190 paesi e ogni giorno scambiano centinaia di migliaia di messaggi. Per entrare in questo mondo, il Cis-Interporto ha fatto un accordo con Alibaba che attraverso un proprio partner informatico curerà la transizione digitale delle imprese sul proprio portale.

A pag. 11



PREOCCUPAZIONI COSTANTI?



CATTIVO UMORE?



SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce



Nuovo farmaco con estratto **Silexan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA



BANCA FINNAT
Private Banking dal 1898

Il Messaggero

BANCA FINNAT
Private Banking dal 1898

€ 1,40* ANNO 143 - N° 102
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L. 4/6/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE



Mercoledì 14 Aprile 2021 • S. Abbondio

IL GIORNALE DEL MATT

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

21 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **251.687**

Dosi somministrate in totale: **13.377.145**

Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **+49,2%**

Rispetto alla settimana precedente: **+53,1%**



Per Jannik c'è Djokovic
L'Italennis a Montecarlo vince a tutte le età bene Fognini e baby Sinner ma si ferma Berrettini

Valesio nello Sport



In streaming
L'amore oltre la morte e nell'horror di De Sica Jr. Alice Pagani «sbrana i maschi prevaricatori»

Satta a pag. 23



A giugno si torna allo stadio

► Via libera del governo agli Europei di Roma: per Italia-Turchia ammessi 18mila spettatori
Piscine e palestre, ripartenza a maggio. Ristoratori e ambulanti bloccano l'Al ad Attigliano

I rischi diversi
La lotta al virus e l'eccesso di cautele

Vittorio E. Parsi

Un danno enorme per l'Italia, per l'Europa e, più in generale per la lotta globale contro la pandemia, che continua ad inceppare in una serie clamorosa di malintesi, assenza di coordinamento e miopia strategica.

Nonostante tutto l'abbondante ricorso alla retorica di guerra, di cui in ultima analisi anche la benemerita nomina del generale Figliuolo a commissario straordinario rappresenta un esempio, continuano a restare tutti impastoiati dalla logica dei tempi ordinari. L'emergenza e lo stato di necessità, che si invocano a sproposito in tante altre materie, sembrano latitare proprio nella logica complessiva che presiede alla lotta al virus. La Food and Drug Administration ha deciso di sospendere in via precauzionale la distribuzione del vaccino Johnson & Johnson dopo aver individuato 6 (sei) casi sospetti di trombosi (di cui uno associato alla morte della vaccinata) associabili alla somministrazione del vaccino.

Continua a pag. 18

La fine del tunnel
Fame e orgoglio nella Capitale che prova a rinascere

Mario Ajello

Sono tornati i clacson, e non va bene. E' tornata la fretta del fare, e va bene. I bus cominciano ad essere meno vuoti del solito.

Continua a pag. 18

Allarme Interpol su falsi vaccini Pfizer
Dagli Usa stop a Johnson&Johnson per 6 casi su 7 milioni. L'Italia: avanti

Ma l'Italia: va utilizzato. Intanto, scoperto il racket dei falsi Pfizer. L'Interpol lancia l'allarme.

Malfetano Scarpa Rapetto e Rosana alle pag. 2 e 3

Lettera a Draghi
«Il patrimonio di Alitalia che dobbiamo valorizzare»

Giorgia Meloni

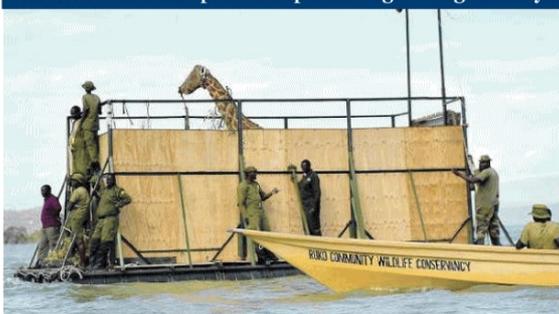
Caro presidente Draghi. L'Alitalia è molto di più di una "famiglia un po' costosa" e sa che dalle sue decisioni dipendono i destini della nostra comunità e di quelle centomila persone che vivono con angoscia questa crisi industriale, che certo non hanno causato.

Andiamo per punti.

Primo, in Italia tutte le compagnie aeree falliscono. Meridiana/Air Italy, Volare Airlines, Eurofly, Gandalf...

Continua a pag. 18

Trasferimento da film per 9 esemplari sul lago Baringo in Kenya



Il trasloco che salva la vita alle giraffe

Una delle giraffe in salvo su una zattera sul lago Baringo in Kenya (Foto: SAVE GIRAFFES NOW) Calitri a pag. 12

Aiuti alle imprese altri 40 miliardi per Imu e bollette

► Oggi in Cdm passa lo scostamento di bilancio
Via libera ai 25 miliardi del fondo-infrastrutture

Andrea Bassi

Per arginare la crisi delle attività economiche dovuta alle chiusure per la pandemia, il governo mette sul piatto altri 40 miliardi di euro. Il nuovo scostamento di bilancio, che significa nuovo deficit, sarà discusso oggi dal consiglio dei ministri. Via libera anche ai 25 miliardi del fondo-infrastrutture.

A pag. 7
Cifoni a pag. 7

Intervista sulla Ia Severino: «Il lavoro delle macchine va regolamentato»

Roberta Amoroso

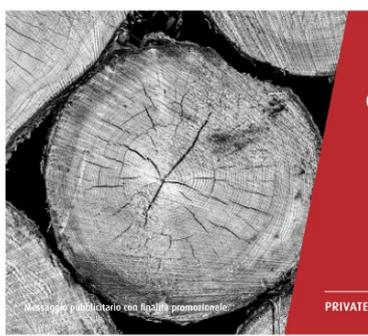
Paoletta Severino: «Il lavoro delle macchine va regolamentato». *A pag. 16*

Era il suo capo
Cocaina nell'auto della collega-rivale arrestato il vigile

Claudia Guasco

Quando la sera del 3 gennaio Lia Visnara, comandante dei vigili di Corbetta, viene fermata con tre grammi di cocaina nell'auto, il collega Salvatore Furci non trattiene l'esultanza: «La giustizia con calma arriva». Ma ce l'aveva messa lui.

A pag. 11



Cercando solidità scoprirete una storia lunga 123 anni.

CET1 RATIO 34,9% AL TOP IN ITALIA

BANCA FINNAT

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

TORO, QUANTE BELLE NOVITÀ

Buon giorno, Toro! Quando arriva lei, dovete sapere che succede sempre qualcosa di nuovo, di bello, eccitante. Venire, indubbiamente la vostra stella, entra come da tradizione nel vostro segno al tramonto e sarà al vostro fianco fino al 9 maggio. Soprattutto, annuncia l'arrivo del Sole e di Mercurio tra appena cinque giorni. Cari Toro, la vita profuma di essenze afrodisiache, l'amore arriva e tutto travolge.

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

MERCOLEDÌ 14 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, verso il voto

Il ciclone Isabella Conti a Bologna divide il Pd sulla corsa a sindaco

Rosato nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO
SPECIALE SICUREZZA SUL LAVORO

ristora
INSTANT DRINKS

Stop anche a J&J, ora l'Italia è nei guai

Gli Usa sospendono il vaccino monodose, problemi simili a quelli di AstraZeneca. Speranza: «Valuteremo, ma va usato»
Riaperture, spunta l'ipotesi di spostare a mezzanotte il coprifuoco. Nuove manifestazioni: bloccata l'Autostrada del sole

Servizi da pag. 3 a pag. 9

Un lungo regno al tramonto

Ecco perché frau Angela ha fallito

Cesare De Carlo

Sedici anni sono un battito di ciglia nella storia dei popoli. Ma se riconsideriamo la storia di Angela Merkel dal 2005, quando per la prima volta fu eletta cancelliera, e la confrontiamo con l'eredità che lascerà al successore a settembre, quei sedici anni appaiono un'eternità. Non c'era ancora la crisi finanziaria. In Italia governava Berlusconi. In Francia Chirac. In Gran Bretagna Tony Blair. Non eravamo condizionati dai virus digitali dei social network. E tanto meno dai virus patogeni come quello fuoriuscito dalla Cina. L'Europa guardava avanti. La Germania ne era la guida, forte di un marco trasfuso nell'euro.

Continua a pagina 2

SEGNALI DI RIAPERTURA, SÌ DEL GOVERNO AGLI EUROPEI DI CALCIO ITALIA-TURCHIA DELL'11 GIUGNO COL 25% DEI TIFOSI SUGLI SPALTI



Franci nel QS

DALLE CITTÀ

Bologna, al Sant'Orsola

Muore bimba dimessa dall'ospedale Medici indagati

Bianchi in Cronaca

Bologna, botte a una ragazza

Denunciato l'aggressore di Strada Maggiore

Servizio in Cronaca

Bologna, tratto di 46 chilometri

Ciclovia del Sole, taglio del nastro «Un vero gioiello»

Trombetta in Cronaca



Pescara del Tronto al voto per decidere il luogo

Sisma, il paese da rifare Referendum: dite dove

Nardini a pagina 16



Cerca di incastrarla ma viene arrestato

Vigile odia la comandante e le mette la coca in auto

Palma a pagina 15

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?
CATTIVO UMORE?
SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80mg capsula morbida
a rilascio prolungato

Nuovo farmaco con estratto **Silexan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SCP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Aut. Min. 10/05/2020.

AUTOURTTI



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

MERCOLEDÌ 14 APRILE 2021

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXV - NUMERO 88, 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

LA SPEZIA, È ACCUSATO DI TENTATO STUPRO
Militare egiziano sfugge all'arresto
Ancora tensioni tra Italia ed Egitto

IVANI / PAGINA 11



TRE PERITI VALUTERANNO I RISCHI
Autostrade, tunnel liguri nel mirino
I pm indagano su lavori e sicurezza

FREGATTI / PAGINA 11



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 12
Economia-Matrimo	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 31
Sport	Pagina 34
Programmi-Tv	Pagina 38

NON DISTRIBUITE LE DOSI CONSGNATE ALL'ITALIA. L'ANNO PROSSIMO L'EUROPA POTREBBE NON RINNOVARE I CONTRATTI CON LE AZIENDE AL CENTRO DELLE POLEMICHE

Vaccini, c'è un nuovo caso Sospeso Johnson & Johnson

Mossa degli Usa dopo pochi episodi di reazione grave. Speranza: è un farmaco importante, va usato

Dopo lo stop ad AstraZeneca adesso arriva anche la sospensione del vaccino prodotto da Johnson & Johnson. L'alt arriva direttamente dagli Stati Uniti, dove sono già state somministrate 7 milioni di dosi ma, in sei casi, si sono registrate gravi reazioni. Di qui la mossa precauzionale delle autorità sanitarie Usa, che naturalmente ha bloccato la distribuzione anche delle dosi consegnate all'Italia. Il ministro Speranza sottolinea l'importanza del farmaco e dice: «Va usato». Anche se, nel frattempo, l'Europa sembra decisa, per il 2022, a non rinnovare i contratti con AstraZeneca e Johnson & Johnson. Molte Regioni italiane, intanto, chiedono che i ristoranti con dehors possano riaprire la sera.

SERVIZI / PAGINE 2-8

LE MISURE ECONOMICHE

Luca Monticelli

Sostegni alle imprese, raddoppiano i fondi Sgravi per le assunzioni

Raddoppiano i ristori per aziende e partite Iva. Imprenditori e commercianti potranno contare su rimborsi a fondo perduto parametrati su due mesi di chiusura, una dote complessiva del valore di 20 miliardi. Il nuovo pacchetto di aiuti alle attività economiche arriverà entro la fine del mese e, nonostante la prudenza dei giorni scorsi e l'orientamento a valutare uno schema più selettivo, il governo ha scelto ancora una volta di legare gli indennizzi alla perdita di fatturato, anche se la platea è tutta da decifrare.

L'ARTICOLO / PAGINA 8



Europei, Draghi in contropiede: stadi aperti in Italia

Il premier ha dato via libera ai tre incontri previsti a Roma nell'ambito dei prossimi Europei di calcio BUCCHERI / PAGINA 6

ROLLI

STOP A JOHNSON & JOHNSON



OGGETTIVO: ACCELERARE SULLE SOMMINISTRAZIONI AGLI OVER 80

Liguria, ordine alle Asl: più iniezioni a domicilio

CODE E DISAGI PER I CANTIERI

Edoardo Meoli / PAGINA 17

Dosi bloccate sulla A26
L'ira di Regione e sindaci

La Liguria ha dato ieri disposizione a tutte le Asl di aumentare il numero di vaccinazioni a domicilio, destinate in particolare agli over 80 e ai disabili. Ma su questo obiettivo ora pesa lo stop a J&J. ROSSI / PAGINA 5

L'ANALISI

L'ULTIMO CONTRAPPASSO DEL M5S

PEPPINO ORTOLEVA

Il contenzioso tra il Movimento 5 stelle e Davide Casaleggio evidenzia un paradosso che fa riflettere. L'ARTICOLO / PAGINA 12

IL RACCONTO



SE IL MARE NON HA VOGLIA DI PARLARE

PAOLO MILONE

Quando si è tristi, o bisogna fare una scelta importante, io consiglio di andare a parlare al mare. Funziona. L'ARTICOLO / PAGINA 31

LA STORIA



I PASTORI CONQUISTANO GLI STILISTI

Lucia Anselmi

Da Milano e New York ai prati della Lunigiana. Dolce&Gabbana scelgono come modelli i pastori di Tavernelle. L'ARTICOLO / PAGINA 10

GIOIELLERIE
BANCA BITALIA
CG
CASH & GOLD
COMPRO ORO

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

BUONGIORNO

Prendete la cartina e guardate dove sta il Montenegro: di fronte alla Puglia al di là del mare. Eleggete che gli è capitato: doveva costruire un'autostrada per collegare Podgorica, la sua capitale, con la capitale serba, Belgrado. E poiché era a corto di denaro, se n'è fatto prestare dai cinesi. Un miliardo di euro. Nemmeno una cifra spaventosa, se non si è il Montenegro, dove un miliardo è un quinto del Pil. E ora non riesce più a restituirlo, e siccome coi cinesi non è che si scherza, non è come facciamo noi coi prestiti dei cattivissimi mercati o della cattivissima Unione europea o degli imperialisti americani, che se non ce la facciamo a ridargli i soldi glieli ridaremo più avanti, ecco, siccome coi cinesi non si scherza, se ora non scuciono il miliardo i cinesi si prendono il controllo di una parte

Questione di stile

MATTIA FELTRI

del territorio. Può essere che il governo di Podgorica ci stia marciando un po', per avere un prestito dall'Europa a condizioni più vantaggiose. Ma, in ogni caso, questo è lo stile cinese. Lo si dice perché ieri, sul Secolo XIX, Carlo Cottarelli ricordava che dopo l'emergenza pandemica non ci sarà da allestire chissà quale festa, perché toccherà fare i conti l'emergenza economica, il deficit, la svalutazione, l'aumento dei tassi d'interesse e l'Italia, come l'intero meridione del continente, Francia compresa, si troverà dentro in pieno. Giusto per ricordare che far parte dell'Unione europea non è cessione ma condivisione di sovranità, mentre cercare denaro facile, e che arriva alla svelta, come dimostra il caso del Montenegro, la cessione di sovranità la comporta nei modi più spettacolari. —

GIOIELLERIE
BANCA BITALIA
CG
CASH & GOLD
COMPRO ORO

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



Edizione chiusa in redazione alle 22

€2.500* in Italia — Mercoledì 14 Aprile 2021 — Anno 157° — Numero 101 — ilsolc24ore.com

*In vendita obbligatoria con l'acquisto di Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore €2,500 + Poste €0,400). Solo ad esclusione per gli abbonati, il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Aiuti anti Covid
Pagelle fiscali 2021:
ecco la mappa
delle attività escluse
Tra le esentate
le Pmi del made in Italy

Prende forma la mappa delle
attività che saranno escluse dalle
pagelle fiscali 2021. In prima linea
anche le Pmi del made in Italy.
Mobili e Parente — a pag. 8



Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 24600,35 +0,59% | SPREAD BUND 10Y 106,20 +3,30 | €/€ 1,1896 -0,07% | ORO FIXING 1747,95 +0,87% | **Indici & Numeri** → p. 43 a 47

Criptoalute all'esame di Wall Street: maxi quotazione da 100 miliardi

Valute virtuali

La piattaforma di scambi Coinbase oggi al Nasdaq trainata dal clima di euforia

Il Bitcoin fa registrare un altro record: superati i 63mila dollari

Continua sui mercati il clima di euforia attorno alle criptoalute. Oggi è il giorno del maxi sbarco al Nasdaq per Coinbase, piattaforma di scambi per le valute virtuali: secondo le stime, dovrebbe raggiungere una valutazione di 100 miliardi di dollari, gonfiata dal boom delle quotazioni ma esposta all'alta volatilità. Ieri, infatti il Bitcoin, criptoaluta per eccellenza, ha aggiornato il record salendo a 63.246 dollari (+5,5%). E proliferano le crypto-banche, che offrono rendimenti a doppia cifra. **Soldavini, Carlini, Lops** — a pag. 3

CORPORATE AMERICA/1

L'inflazione Usa aumenta oltre le attese ma non spaventa il mercato

Maximilian Cellino — a pag. 3

25%

LE PREVISIONI
Gli analisti si attendono una crescita media del 25% per gli utili delle società dell'indice S&P 500, rispetto ai primi tre mesi, grazie soprattutto alla spinta del settore finanziario

CORPORATE AMERICA/2

Trimestrali al via: la maxi crescita degli utili bancari dà il segnale della riscossa

Marco Valsania — a pag. 3

Speranza: «Possibile riaprire già a maggio» Stop Usa al vaccino J&J

Lotta al Coronavirus

Cdm la prossima settimana Ombre sul piano vaccinale L'Italia: risorsa da usare

«Le prime aperture già da maggio. E il passaporto vaccinale europeo a giugno» dice il ministro della Salute Roberto Speranza. Le decisioni sulle riaperture verranno prese dal Cdm la prossima settimana. Uno dei nodi principali di questa seconda primavera pandemica per

il governo è come riaprire in vista dell'estate. Nell'esecutivo il pressing per le riaperture cresce, dopo l'ennesima giornata di proteste e con una campagna vaccinale che rischia di subire nuovi contraccolpi dopo lo stop Usa in via cautelativa al vaccino Johnson & Johnson, per alcuni casi di coaguli nel sangue. Decisione che arriva nel giorno in cui le prime 148mila dosi del vaccino monodose sono arrivate in Italia. Le autorità italiane caute: «Valuteremo, ma è una risorsa da usare». Il virologo Fauci difende il vaccino J&J: «Eventi negativi estremamente rari». **Fiammeri, Ludovico, Bufacchi** — a pag. 9

RECOVERY PLAN. PER LA RETE UNICA SPUNTA IL PIANO B



Risorse in aumento. Si va verso un aumento da 3,3 a 5,7-6 miliardi per le risorse destinate a banda ultralarga e 5G

Dote da 6 miliardi per banda larga e 5G

Antonella Olivieri e Carmine Fotina — a pagina 22

4,1%

IL PIL TENDENZIALE 2021
Oltre al nuovo scostamento, a far crescere l'indebitamento è l'attenuarsi del rimbalzo che porta il Pil 2021 tendenziale al 4,1% invece del 6% fissato come obiettivo in autunno

NUOVO SCOSTAMENTO

Ai sostegni altri 20 miliardi il deficit sale verso l'11%

Gianni Trovati — a pag. 5

Energia e mobilità green: grandi imprese da Draghi

Recovery plan

Il governo vuole chiudere il cerchio sul capitolo transizione energetica

Mario Draghi stringe sulla stesura del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) che andrà presentato a Bruxelles entro il 30 aprile e vuole chiudere il cerchio sul capitolo della transizione green che assorbirà una fetta significativa dei 209 miliardi Ue. I vertici di Stellanis, Eni, Enel, Snam e Terna ieri a consulto con il premier e il ministro Roberto Cingolani.

Dominelli e Fiammeri — a pag. 5

36,9

MILIARDI DI EURO
Capitalizzazione di Borsa a Piazza Affari delle azioni del gruppo energetico italiano Eni

ENERGIA

Eni, per retail e rinnovabili alternativa Ipo e fondi

Carlo Festa — a pag. 22

Scopri i nostri certificati outperformance su indici azionari e fondi di investimento: partecipazione fino al 300% alla performance positiva del sottostante

PUBBLICITÀ
7 certificati sono prodotti complessi e il loro funzionamento può essere di difficile comprensione. Prima di investire, leggere attentamente il prospetto.

PANORAMA

1100 ANNI DELLA CATTOLICA

Da Mattarella richiamo all'unità: «Ciascuno di noi dipende dagli altri»

Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, in un video messaggio in occasione dell'inaugurazione del centesimo anno accademico dell'Università Cattolica, ha lanciato un invito a ritrovare lo spirito di comunità nazionale per superare la crisi del coronavirus: «L'emergenza della pandemia - ha detto - ci ha ricordato come ciascuno di noi dipende fortemente da tutti gli altri».

LA PROPOSTA DI CASSESE

UNA PATENTE PER CONCORSI PIÙ EFFICIENTI E RAPIDI

di **Gianni Trovati** — a pag. 15

MILANO

MM e Cap, allo studio l'utility lombarda dell'acqua

Sembra più vicina la fusione di Metropollitana milanese (Mm) con Cap holding, le due grandi multiutility lombarde. Entro l'estate sarà pronto un report dell'Ato di Milano (l'autorità di ambito territoriale ottimale) per indicare i tempi, i benefici e il percorso da fare. — a pagina 17

OGGI CON IL SOLE



Il Focus

Scontrini e fatture elettroniche: come prepararsi ai nuovi obblighi

— a 0,50 euro più il quotidiano

Lavoro 24

Vodafone

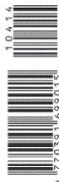
Smart working: la ricetta contro il divario di genere

Giorgio Fogliotti — a pag. 20

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE

1 mese a 1€. Per info: ilsolc24ore.com/abbonamenti Servizio Clienti 02.30.300.600





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 14 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 102 - € 1,20
S. Lidiuina vergine

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

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

ECCO TUTTE LE MISURE IN ARRIVO PER RILANCIARE LE AZIENDE

Il piano Draghi per le imprese

Contributi a fondo perduto alle attività commerciali per pagare affitti e bollette

Niente Tari, Imu e Tosap anche per il 2021
Stop cartelle a chi è in crisi

Aumenta il limite ai prestiti garantiti dallo Stato
Sarà oltre 30mila euro

Il Tempo di Oshé

Speranza sempre più isolato: ora rischia il posto



"Che preferisci, no stage all'OMS o 'na vacanza-studio a Bruxelles?"

Storace a pagina 7

DI FILIPPO CALERI

Meno indennizzi a fondo a perduto alle imprese ma più strumenti per dotarle di liquidità, come un innalzamento del prestito garantito dallo Stato oltre gli attuali 30mila euro, e ristori finalizzati a coprire i costi fissi. (...)

Segue a pagina 5

L'ipotesi: ok ai ristoranti all'aperto
Virologi divisi sulle riaperture
E le Regioni fanno pressing

Martini a pagina 3

Via libera dell'esecutivo
Si al pubblico negli stadi
per le 4 gare all'Olimpico dell'Europeo a giugno



Piretti a pagina 2

L'ultimo monitoraggio delle Asl: con il ritorno delle lezioni in presenza boom di positivi A Roma cento classi in quarantena

Disastro Atac sulla metro
Ascensori e scale mobili
186 impianti chiusi

Magliaro a pagina 16

... Circa cento classi in quarantena negli istituti della Capitale e dintorni, secondo le ultime rilevazioni delle Asl. Continuano a crescere i casi di positività a scuola, tra nuovi contagi e comunicazioni di familiari positivi a casa. E va in tilt l'organizzazione nei plessi per via della carenza dei docenti.

Conti a pagina 14

Sentenza del Consiglio di Stato
A scuola con il pranzo preparato a casa

levolella a pagina 18

Commercianti in piazza
Altre due manifestazioni
«Adesso fateci lavorare»

Bonanni a pagina 2

Sei casi di trombosi negli Usa
Stop a Johnson & Johnson
Ma l'Italia resta a guardare

Antonelli a pagina 6

la S TORCIATA
Scandali a gogo' alla Regione. I grillini del Lazio si avvalgono della facoltà di non parlare

Passione di una vita, Marchigiani per tradizione.
www.salumificiociriaci.it

Il diario di Maurizio Costanzo
Con qualche giorno di ritardo mi unisco al dispiacere degli inglesi per la scomparsa del principe Filippo di Edimburgo. A giugno avrebbe compiuto 100 anni. Pensate: per più di 70 anni, seguendo il protocollo, è stato sempre uno o due passi dietro la Regina. Soltanto al traguardo finale, l'ha superata in volata. Non so a voi, ma a me Filippo di Edimburgo mi era molto simpatico, per l'ironia che traspariva dai suoi occhi, per l'atteggiamento di chi era consapevole di cosa il protocollo lo costringeva a fare.

Dalla ricerca scientifica nasce LAILA
Nuovo farmaco con estratto Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
LAILA Più spazio alla vita.
CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA



Mercoledì 14 Aprile 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 86 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

UK £ 1,40 - Ch. fr. 3,50
FRANCIA € 2,50



Ranocchi software
ranocchi.it

Mentre l'Ue tentenna, negli Usa stanno già usando un fondo che è il doppio del Recovery fund europeo
Carlo Pelanda a pag. 7

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

CI FACCIAMO IN 4 PER TE...
ranocchi.it

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO
Edifici misti Detrazione pro quota
Poggiani a pag. 36

Indennizzi per altri 20 miliardi

In arrivo contributi a fondo perduto e interventi sui costi fissi delle imprese, come tagli di affitti e bollette, esoneri di Tosap, Cosap e Imu sui capannoni

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Tari - La circolare del ministero della transizione ecologica
110% - I chiarimenti sugli edifici misti
Studi associati - La risposta sul visto di conformità

Becchi: il partito di Conte annienta l'M5s. È mortale l'abbraccio col Pd

La nascita del partito di Giuseppe Conte sancisce la fine del M5s. L'abbraccio con il Pd è stato mortale. Casaleggio padre lo sapeva e non lo avrebbe mai consentito...
Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVERSCIO
Lo sanno anche i fattorini della Furness, ma non i grandi media e i grandi politici, che quando vengono organizzati dagli incontri ufficiali fra capi di stato o di governo le delegazioni dei due paesi si incontrano preliminarmente per definire, fin nei più minuscoli dettagli, i particolari del meeting...
Squarnero a pag. 7

LIPPOLIS (CONFINDUSTRIA)
Così la Puglia può diventare l'Hydrogen Valley italiana
Valentini a pag. 10

Ranocchi software
CI FACCIAMO IN 4 PER TE...
Per mettere a disposizione del tuo studio e della tua azienda programmi sempre aggiornati

Trova il Partner più vicino
Programmi per Commercialisti e Consulenti del Lavoro
Gestionali per Piccole, Medie e Grandi Aziende
Soluzioni Sistemiche open source

Ranocchi Software | tel. 0721 22920 | ranocchi.it

Con +1a ripubblicazione della spesa € 6,500 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 14 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

L'appello di Giani al commissario Figliuolo

**«Dateci altre dosi
In Toscana gli anziani
sono più numerosi»**
Ulivelli nel Fascicolo Regionale



Toscana, l'ex governatore

**Fondi elettorali
«Processate
Enrico Rossi»**
Brogioni e Caroppo nel Fascicolo Regionale

Stop anche a J&J, ora l'Italia è nei guai

Gli Usa sospendono il vaccino monodose, problemi simili a quelli di AstraZeneca. Speranza: «Valuteremo, ma va usato»
Riaperture, spunta l'ipotesi di spostare a mezzanotte il coprifuoco. Nuove manifestazioni: bloccata l'Autostrada del sole

Servizi
da pag. 3 a pag. 9

Un lungo regno al tramonto

**Ecco perché
frau Angela
ha fallito**

Cesare De Carlo

Sedici anni sono un battito di ciglia nella storia dei popoli. Ma se riconsideriamo la storia di Angela Merkel dal 2005, quando per la prima volta fu eletta cancelliera, e la confrontiamo con l'eredità che lascerà al successore a settembre, quei sedici anni appaiono un'eternità. Non c'era ancora la crisi finanziaria. In Italia governava Berlusconi. In Francia Chirac. In Gran Bretagna Tony Blair. Non eravamo condizionati dai virus digitali dei social network. E tanto meno dai virus patogeni come quello fuoriuscito dalla Cina. L'Europa guardava avanti. La Germania ne era la guida, forte di un marco trasfuso nell'euro.

Continua a pagina 2

**SEGNALI DI RIAPERTURA, SÌ DEL GOVERNO AGLI EUROPEI DI CALCIO
ITALIA-TURCHIA DELL'11 GIUGNO COL 25% DEI TIFOSI SUGLI SPALTI**



Franci nel QS

DALLE CITTÀ

Firenze

**Il commercio urla
«Il primo maggio
noi riapriamo»**

Conte in Cronaca

Firenze

**Sciacalli in azione
sulle aziende
del turismo in crisi**

Pieraccini in Cronaca

Firenze

**La grande fuga
degli studenti
dalle scuole
«Si arrendono»**

Gullè in Cronaca



Pescara del Tronto al voto per decidere il luogo

**Sisma, il paese da rifare
Referendum: dite dove**

Nardini a pagina 16



Cerca di incastrarla ma viene arrestato

**Vigile odia la comandante
e le mette la coca in auto**

Palma a pagina 15

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?
CRITICO UMORE?
SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80 mg capsule orali
alla nicotina di Silixan®
28 CAPSULE ORALI

Nuovo farmaco con estratto **Silixan®**
per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Aut. Min. 10/05/2020.





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari



Anno 46 - N° 88

Mercoledì 14 aprile 2021

Oggi con RDesign

In Italia € 1,50

Vaccini Usa, sospeso J&J “L'Italia non si fermerà”

Controlli dopo la morte di una donna colpita da trombosi, l'azienda rinvia le consegne per la Ue Speranza: “Va usato”. Probabile destinazione agli over 60. Colao: “Diritto a Internet nella Costituzione”
Gelmini: a maggio si riapre. Calcio, sì al pubblico agli Europei

Dopo lo stop ai vaccini Johnson&Johnson in Usa per le trombosi sospette, l'azienda ferma le consegne per l'Europa. Il ministro Speranza predica cautela ma aggiunge che il vaccino va utilizzato. Resta probabile la somministrazione agli over 60. Gelmini a *Repubblica* annuncia l'arrivo del cronoprogramma per le riaperture di ristoranti e palestre. Il governo dice sì agli stadi aperti fino al 25% della capienza per gli Europei di calcio a giugno.
di **Bocci, Ciriaco, Dusi, Fontanarosa, Foschini, Lauria, Livini, Lopapa e Paolini** • da pagina 2 a pagina 11 e di **Currò e Pinci** • a pagina 42

L'analisi

L'incidente asimmetrico

di **Federico Rampini**

Un incidente di percorso rimediabile per l'America, un danno ben più grave per l'Europa: lo stop al vaccino Johnson&Johnson avrà un impatto asimmetrico sulle due sponde dell'Atlantico.
• a pagina 27

Diario da Parigi

Il pentimento della Francia

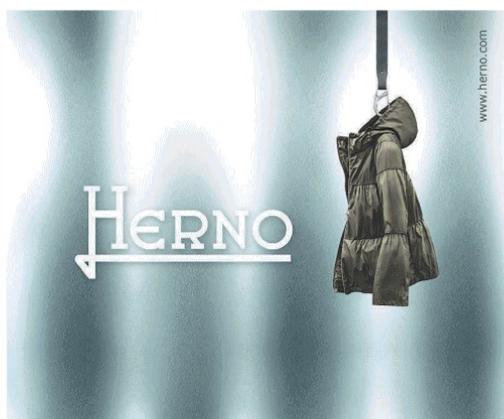
di **Michela Marzano**

Ci dovrebbe essere un'unica parola d'ordine: vaccinare. Non c'è bisogno di essere virologi o epidemiologi per capire che il solo modo per uscire da questa terribile pandemia è strutturare e accelerare la campagna vaccinale.
• a pagina 26

Roma

I paletti di Zingaretti per candidarsi Solo se Raggi si ritira dalla corsa

di **Giovanna Vitale** • a pagina 12



Il reportage/1



▲ **Donetsk** Un militare ucraino spara a un drone dei ribelli filorussi

Nelle trincee del Donbass “No ai russi, meglio morire”

dal nostro inviato **Pietro Del Re**
• a pagina 14

Il reportage/2



▲ **Belfast** Un murale dei lealisti nella capitale dell'Irlanda del Nord

Tra i “bambini della pace” che incendiano le notti di Belfast

di **Antonello Guerrera**
• a pagina 16

Innovazione

I Bitcoin all'assalto di Wall Street

di **Raffaele Ricciardi**

L'ingresso nel tempio della finanza pompa benzina nel motore del Bitcoin. Lo sbarco sul Nasdaq della piattaforma di criptovalute ha acceso le quotazioni del Bitcoin.
• a pagina 22

I ritardi del mondo antico

di **Tonia Mastrobuoni**

Ai tempi delle grandi manifestazioni contro la stretta cinese, le file degli studenti di Hong Kong alle macchinette della metro per pagare i biglietti fecero il giro del mondo.
• a pagina 22

Un'italiana alla guida di Reuters

di **Enrico Franceschini**

Chi la conosce dice che c'è del metodo nella sua ascesa. Alessandra Galloni, 47 anni, romana, non è soltanto la prima donna alla direzione della Reuters.
• a pagina 39

L'inchiesta di Trapani

A chi parla il telefono di padre Zerai

di **Luigi Manconi**

Quando, nel 2017, la polizia giudiziaria mise sotto controllo il telefono di padre Mussie Zerai Yosief non poteva immaginare che si trattasse dell'apparecchio “più telefonato” della regione che va dal Corno d'Africa fino alle coste libiche.
• a pagina 19

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

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

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

con Marcolongo “Storie e Miti del Mondo Classico” € 14,40

NZ



Torino, barricate e feriti riparte la guerriglia No Tav

LODOVICO POLETTI



Sirene e lampeggianti che illuminano la notte della Val di Susa. Polizia e carabinieri in assetto antisommossa. San Didero, comune di 300 anime all'imbocco della valle in cui da trent'anni si combatte pro o contro l'alta velocità, è diventata la nuova

frontiera della protesta contro la Tav. Alle nove di sera 400 manifestanti. Pietre sulle forze dell'ordine, dall'altra parte idranti e lacrimogeni. Tre feriti tra le forze dell'ordine, uno tra gli operai di Telt; anche i No Tav denunciano contusi. - P.11



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 14 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.102 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

OGGI SCOSTAMENTO IN CDM

Sostegni, piano da un miliardo per le assunzioni

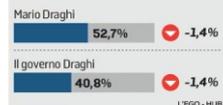
LUCA MONTICELLI

Raddoppiano i ristori per aziende e ripartite Iva. Imprenditori e commercianti potranno contare su rimborsi a fondo perduto parametrati su due mesi di chiusura, una dote di 20 miliardi. Piano da un miliardo per le assunzioni. - P.17

IL SONDAGGIO

IL GRADIMENTO

Differenza rispetto all'ultima rilevazione



PREMIER IN CALO SALVINI IN CRISI

ALESSANDRA GHISLERI

La fiducia nel Presidente del Consiglio Mario Draghi in due mesi è passata dal 63,8% al 52,7% perdendo l'11,1% dei consensi. Le perdite più sostanziose appartengono all'elettorato della Lega di Matteo Salvini e del Movimento 5 Stelle. Di settimana in settimana, infatti, abbiamo registrato un calo lieve e costante del trend dell'indice di fiducia che, anche nell'arco dell'ultima settimana, si traduce in un -1,4%. La stessa perdita si riscontra anche per l'intero esecutivo che, partendo dal 56,9% del 10 febbraio si ritrova oggi al 40,8% con un deficit del 16,1%. È indubbio che il gradimento sia ancora molto alto, tuttavia dall'insediamento ad oggi non si è ancora registrato un cambio di tendenza. Possiamo dire che nonostante le percentuali siano ancora molto elevate, ad oggi il calo è fisiologico.

CONTINUA A PAGINA 9

IL GOVERNO PREPARA LE RIAPERTURE A MAGGIO. LE REGIONI INSISTONO: RIAPRIAMO CON PALESTRE, CINEMA E MUSEI

Dal 2022 stop a AstraZeneca e J&J

Johnson & Johnson sospeso negli Usa. L'Ue non rinnoverà i contratti ai vaccini a vettore virale

LE INTERVISTE

Ippolito: l'allarmismo non è giustificato

PAOLO RUSSO

Giuseppe Ippolito è cauto sulla decisione della Fda di sospendere il vaccino di Johnson & Johnson. - P.3

Zambon: la mia verità su Guerra e report Oms

NICCOLÒ CARRATELLI

Francesco Zambon non lavora più per l'Oms. Dopo mesi "impossibili", ha dato le dimissioni. - PP. 6-7

ILARIO LOMBARDO

È abbastanza certo ormai che il destino di Johnson & Johnson sarà lo stesso di AstraZeneca. Dopo i pochi casi di trombosi rilevati negli Stati Uniti e la sospensione decisa dalle autorità americane, fonti del governo italiano confermano che l'orientamento immediato è di circoscrivere l'uso solo agli over 60, come una settimana fa, a livello europeo, era stato deciso per il siero di Oxford. Ma c'è anche un'altra notizia che emerge dalle preoccupazioni sulla sospensione per J&J, e che coinvolge la famiglia dei farmaci anti-Covid alla quale appartiene. Nel 2022 si profila lo stop a J&J e ad AstraZeneca. - PP. 2-3 SERVIZIO - P. 2-7

IL PERSONAGGIO

Rivoluzione Reuters guida a una donna

LETIZIA TORTELLO

Alessandra Galloni, 47 anni, ha scalato per prima la vetta più alta del mondo dell'informazione e ha abbattuto in un solo colpo due muri. È la prima italiana al comando della più importante agenzia di stampa al mondo, la britannica Reuters. Ed è la prima donna a ricoprire quel ruolo dalla fondazione dell'azienda, 170 anni fa. - P.12



LA STORIA

Kahina, la Francia scopre la prima imam

FRANCESCA PACI

Può sembrare una provocazione oggi in Francia accordare Islam e libertà. E per farlo ci vuole una come Kahina Bahloul, prima donna imam della République che da poco meno di un anno guida la preghiera nella moschea Fatima, audace avanguardia religiosa nel 12° arrondissement, ex quartiere popolare di Parigi. - P.12



VERTICE NATO A BRUXELLES

Usa via da Kabul, tensione con Putin per il Donbass



Un soldato americano offre un dono a un bambino afgano durante un pattugliamento

KIM JAE-IWAN / AFP SEMPRINI E STABILE - PP. 14-15

PERCHÉ KIEV RIGUARDA ANCHE NOI

LUCCIO CARACCIOLLO

Trent'anni dopo la sua festosa abolizione, la cortina di ferro torna a surriscaldarsi. Solo, molto più a Est di quanto fosse durante la Guerra fredda. Ben dentro quel che era all'epoca territorio sovietico. Epicentro: Ucraina orientale. Quando nel 1994 gli ultimi soldati dell'Armata Rossa lasciarono Berlino, pochi immaginarono che la Nato avrebbe non solo integrato gli ex satelliti di Mosca ma ampi e strategici spazi già sovietici, quali Estonia, Lettonia, Lituania. E meno ancora si concepiva il cambio di campo di Kiev dal mondo russo a quello occidentale.



CONTINUA A PAGINA 21

BUONGIORNO

Prendete la cartina e guardate dove sta il Montenegro: di fronte alla Puglia al di là del mare. E leggete che gli è capitato: doveva costruire un'autostrada per collegare Podgorica, la sua capitale, con la capitale serba, Belgrado. E poiché era a corto di denaro, se n'è fatto prestare dai cinesi. Un miliardo di euro. Nemmeno una cifra spaventosa, se non si è il Montenegro, dove un miliardo è un quinto del Pil. E ora non riesce più a restituirlo, e siccome coi cinesi non è che si scherza, non è come facciamo noi coi prestiti dei cattivissimi mercati o della cattivissima Unione europea o degli imperialisti americani, che se non ce la facciamo a ridargli i soldi glieli ridaremo più avanti, ecco, siccome coi cinesi non si scherza, se ora non scuotono il miliardo i cinesi si prendono il controllo di una parte del territo-

Questione di stile

MATTIA FELTRI

rio. Può essere che il governo di Podgorica ci stia marciando un po', per avere un prestito dall'Europa a condizioni più vantaggiose. Ma, in ogni caso, questo è lo stile cinese. Lo si dice perché ieri, sulla Stampa, Carlo Cottarelli ricordava che dopo l'emergenza pandemica non ci sarà da allestire chissà quale festa, perché toccherà fare i conti con l'emergenza economica, il deficit, la svalutazione, l'aumento dei tassi d'interesse e l'Italia, come l'intero meridione del continente, Francia compresa, si troverà dentro in pieno. Giusto per ricordare che far parte dell'Unione europea non è cessione ma condivisione di sovranità, mentre cercare denaro facile, e che arriva alla svelta, come dimostra il caso del Montenegro, la cessione di sovranità la comporta nei modi più spettacolari.

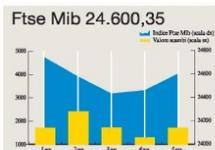
SCARPA

MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.



SHOP ONLINE SCARPA.NET





BORSA +0,59% 1€ = \$1,1896

BORSE ESTERE	
Dow Jones	33.675 ▼
Nasdaq	13.878 ▲
S&P 500	4.145 ▲
Francfort	16.234 ▲
Zurigo	11.122 ▼
Londra	6.890 ▲
Parigi	6.184 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	0,8870 ▲
Euro-Yen	130,53 ▲
Euro-Francia	1,1001 ▲
FUTURE	
Euro-Btp	146,43 ▼
Euro-Bund	173,12 ▲
Ftse Mib	24,250 ▲
Euro-Yuan	7,7906 ▼
SPREAD	
Btp-Bund 10Y	104,10 ▲
RENDIMENTI	
Btp 10 Y	0,7490 ▲
Bund 10 Y	-0,2920 ▲

Cripto, oggi la piattaforma Coinbase va sul Nasdaq: può valere 100 miliardi \$

La nuova finanza al giudizio di quella tradizionale nei giorni in cui bitcoin ed ethereum fanno nuovi record **Bussi a pagina 15**



Il ceo Dolce: non entreremo in altri gruppi del lusso
Dolce&Gabbana sarà un aggregatore di filiera, dice il manager a MFF

Bottoni e Roncato in MF Fashion

Anno XXXII n. 072
Mercoledì 14 Aprile 2021
€2,00 *Classedtori*



Con MF Magazine for Fashion n. 106 a €3,20 (€2,20 + €1,00) - Con MF Magazine for Living n. 516 a €3,20 (€2,20 + €1,00) - Con DailyMarket a €10,00 (€7,00 + €3,00)

NONOSTANTE LA CRISI I MANAGER INCASSANO DI PIU'

Scoppia la grana maxi-stipendi

Proxy advisor all'attacco per l'aumento delle remunerazioni in tantissime società coinvolte numerose multinazionali, da J&J ad AT&T fino al colosso Starbucks. La bufera può arrivare anche in Italia per i casi Bper e Creval. I tagli di Intesa

STOP USA AL VACCINO JOHNSON & JOHNSON: MODERNA & C FESTEGGIANO A WALL STREET



DIRITTI TELEVISIVI

Serie A, la Lega vuole dare tre partite a Sky ma chiede di alzare l'offerta da 87,5 mln

ALLARME IVASS

Assicurazioni, l'Arbitro rischia il caos già in partenza

TRA RISIKO E CONSIGLIO DI STATO

Pop Sondrio, nozze più vicine: Bper in pole. Domani la sentenza su passaggio a spa



Osservatorio del Lavoro
Cifa-Confisal

Contratti 4.0
Innovare le imprese, tutelare il lavoro

Intervengono:
Tiziano Treu, Presidente del CNEL
Cesare Damiano, Direttore scientifico dell'Osservatorio del lavoro CIFA - Confisal
Angelo Raffaele Margiotta, Segretario generale Confisal
Andrea Cafà, Presidente CIFA

E con:
Domenico Carrieri, Ordinario di Sociologia Economica e del Lavoro - Sapienza Università di Roma
Alessandro Donadio, HR Innovation Leader - Associate Partner EY
Donata Gottardi, Ordinario di Diritto del Lavoro - Università degli studi di Verona
Lucia Massa, vice Segretaria generale Confisal
Adalberto Perulli, Ordinario di Diritto del Lavoro - Università Ca' Foscari Venezia
Marco Peruzzi, Associato di Diritto del Lavoro - Università degli Studi di Verona
Salvatore Vigorini, Presidente del Centro Studi inContra

Moderata: Giorgio Pogliotti, Giornalista Il Sole 24 Ore

In diretta streaming dal CNEL
15 Aprile ore 10:00 - 11:30
www.illavorocontinua.it

Fon FAR Com

Nuovo Regolamento della Conferenza Nazionale AdSP e 20 pagine di proposte da Assoportri per la semplificazione

Ieri si è riunita in modalità telematica la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema portuale, presieduta dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. Durante l'incontro è stato definito il Regolamento della Conferenza, che spiega una nota dello stesso Mims 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. La Conferenza, su indicazione del Ministro Giovannini, ha anche fissato una road map delle attività da qui al 31 luglio. In particolare Giovannini ha evidenziato la necessità di un coordinamento delle iniziative delle authority in vista della presentazione e attuazione del Pnrr a partire da maggio. I presidenti delle **AdSP**, riferisce ancora il Mims, hanno presentato proposte di semplificazione e accelerazione per la realizzazione delle opere in ambito portuale (qui il documento elaborato da **Assoportri**), che ora saranno vagliate da un gruppo di lavoro che coinvolgerà anche gli altri ministeri competenti.



Shipping Italy

Primo Piano

I dati ufficiali dei porti italiani nel 2020: persi 53 mln di tonns, passeggeri -55% mentre i container hanno retto

Assoporti, l'associazione nazionale delle port authority italiane, ha pubblicato le statistiche ufficiali sui traffici di merci imbarcate e sbarcate negli scali italiani nell'anno appena trascorso e i numeri dicono che il calo, in termini di tonnellate movimentate, è stato del -10,7%. Dalle 495.087.932 tonnellate del 2019 alle 441.893.239 del 2020, la differenza in negativo è stata di 53.194.693 tonnellate. Le rinfuse liquide transitate nei porti italiani sono state nell'ultimo anno pari a 156.869.105 tonnellate (-14,1%), 49.247.989 quelle di rinfuse solide (-17,4%), 114.304.778 le tonnellate di merci varie in contenitori (+2,7%), 105.086.682 quelle relative ai carichi rotabili (-10,9%), mentre 16.384.685 sono le altre merci varie in break bulk (-29,9%). Per ciò che riguarda i traffici containerizzati (espressi in unità di misura dei box) il 2020 si è chiuso con complessivi 10.687.148 Teu (-0,9%), di cui 6.614.306 riconducibili a traffico hinterland e dunque in import export (-0,8%) e 4.072.842 a transshipment (+14%). Una crescita in quest'ultimo caso dovuta alla ripresa dell'attività nel porto di Gioia Tauro che da solo vale 3.193.364 Teu. Il traffico ro-ro, espresso invece in numero di unità (camion o semirimorchi imbarcati e sbarcati) ha chiuso l'esercizio scorso a quota 5.320.692, in lieve flessione del -3% rispetto ai 5.488.435 del 2019. Venendo infine al traffico passeggeri il consuntivo del 2020 è stato di 32.398.809 unità imbarcate e sbarcate nei porti dello Stivale, un valore in calo del -55,9%, trascinato verso il basso in particolare dalle crociere che hanno chiuso l'anno con 641.116 vacanzieri transitati (nel 2019 erano stati 11.982.267). Per ciò che riguarda il settore traghetti, i passeggeri movimentati sono stati l'anno scorso 9.590.071, pari a un -46,6% in meno, mentre 22.167.622 sono stati i passeggeri locali, un decremento del -49%.



Roma vs. Bruxelles: in gioco il futuro modello di gestione delle banchine

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



Shipping Italy

Primo Piano

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

Shipping Italy

Primo Piano

Break bulk in calo quasi del 30% in Italia: Ravenna al top, crollano Taranto e Trieste

Nel 2020 i traffici di merci varie (break bulk) transitati nei porti italiani sono stati pari a 16.384.685 tonnellate, un dato in decremento del -29,9% rispetto ai dodici mesi precedenti secondo le statistiche pubblicate da **Assoport**. Come ogni anno a dominare la classifica dei porti italiani per questo segmento di business è Ravenna che ha imbarcato e sbarcato 5.140.585 tonnellate (-20%), seguita dallo scalo pugliese di Taranto che ha movimentato 3.151.815 tonnellate (-31%). Più a distanza insegue Venezia con 2.182.722 tonnellate (-3,6%), a cui si aggiungono altre 553.500 tonnellate relative a Chioggia, mentre Livorno ha totalizzato 1.722.512 tonnellate (+1%), Trieste 741.510 (-38%), Monfalcone 756.750 (-13,9%) e Salerno 739.487 (-21,8%). Sprofonda Genova che nel 2020 ha imbarcato e sbarcato appena 389.511 tonnellate di merci varie, un dato in calo del 25%, mentre Savona ha raggiunto quota 779.287 tonnellate (-14,8%). Marina di Carrara è arrivata invece a 443.236 tonnellate (-11,9%), Sembrerebbero invece azzerate (stando ai dati di **Assoport**) a Cagliari le movimentazioni di break bulk che invece nell'anno passato avevano fatto registrare volumi pari a 2.686.610 tonnellate.



Shipping Italy

Primo Piano

Scendono ancora le rinfuse nei porti italiani: liquid bulk -14,1% e dry -17,4%

Nel 2020 è proseguito, accentuandosi, il calo delle rinfuse movimentate nei porti italiani. Nell'anno appena trascorso, secondo le statistiche appena pubblicate da **Assoport**, le rinfuse liquide sono risultate imbarcate o sbarcate sono risultate pari a 156.869.105 tonnellate, in calo del -14,1%, dopo che già nel 2019 erano risultate in flessione del -2,5%. Peggio hanno fatto le rinfuse secche che nel 2020 sono state 49.247.989 di tonnellate, un -17,4% rispetto al 2019 che a sua volta aveva fatto registrare un -10% rispetto al 2018. Per quanto concerne le rinfuse liquide il porto di Trieste rimane leader nazionale con 37.564.687 tonnellate movimentate (-13,3%), seguito da Augusta con 22.987.553 (-3,1%) e Cagliari Sarroch con 21.701.411 (-19,3%). In quarta posizione il porto di Milazzo che ha imbarcato e sbarcato 14.880.732 tonnellate (-16,6%) e a seguire Genova con 10.803.536 (-29,6%). Guardando invece alle rinfuse solide, il primo scalo in Italia risulta ancora Ravenna con 9.433.803 tonnellate imbarcate e sbarcate (-15%), seguita da Taranto con 8.290.604 (-9,5%) e Venezia con 4.975.274 (-20%). Il ranking prosegue con Brindisi che nel 2020 ha movimentato 3.009.984 tonnellate, Monfalcone con 2.949.211 tonnellate, Genova 2.564.866, Savona 2.483.075, Piombino 2.401.775, Civitavecchia con 2.361.826 e Bari 1.965.124.



Shipping Italy

Primo Piano

Traffici gateway: il Covid ha fatto calare i container quasi del 10%

Nel 2020 sono state 114.304.778 le tonnellate di merci varie in contenitori imbarcate e sbarcate nei porti italiani, un valore in crescita del +2,7% rispetto al 2019. Lo si apprende dalle statistiche ufficiali di **Assoporti** che sono appena state rese pubbliche e che rivelano come in termini di singoli box l'anno appena trascorso si sia concluso con complessivi 10.687.148 Teu (-0,9%), di cui 6.614.306 riconducibili a traffico hinterland e dunque in import export (-0,8%) e 4.072.842 al transshipment (+14%). Sorprende in particolare la lieve crescita delle tonnellate di merci containerizzate considerando che il 2020 è stato un anno di flessione per l'economia italiana (a causa dell'impatto del Covid-19) ma dal consuntivo totale bisognerebbe infatti eliminare i container trasbordati: al porto di Gioia Tauro, dove il transshipment pesa praticamente per il 100% delle movimentazioni, sono state 38.833.647 le tonnellate di merci in container sbarcate e reimbarcate sulle navi. Il totale del traffico containerizzato nazionale depurato dai volumi movimentati nello scalo calabrese è stato dunque nel 2020 di 75.471.131 tonnellate, in calo di circa 7 milioni di tonnellate (-8,5%) rispetto alle 82.477.013 del 2019. A guidare la classifica degli scali c'è il porto di Genova con 24,7 milioni di tonnellate, seguito dai 13,3 milioni di Spezia e dai 9,2 milioni di tonnellate di Trieste. Livorno supera i 9,1 milioni, Venezia sfiora quota 5,7 milioni, Napoli 6,7 milioni e Salerno 5,1 milioni. In termini invece di Teu, escluso il transshipment che è stato analizzato a parte, a guidare il ranking dei porti hinterland è sempre Genova con 2.068.046 Teu (-10%) cui si aggiungono altri 145.087 Teu di Vado Ligure, seguita da La Spezia con 1.104.335 (-13%), Napoli 634.191 (-5%), Venezia 529.064 (-10%), Livorno 513.399 (-15%), Trieste 494.329 (+1,8%), Salerno 365.745 (-8,8%), Ancona 158.677 (-9,9%) e Ravenna 192.523 (-11%).



Il transhipment italiano supera quota 4 milioni di Teu grazie anche a Trieste, Genova e Livorno

Il mercato del transhipment di carichi containerizzati nel 2020 è tornato oltre quota 4 milioni di Teu in Italia. Lo certificano le statistiche ufficiali di **Assoport** dalle quali si apprende che il Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro (controllato da Terminal Investment Ltd) ha chiuso l'anno appena trascorso con 3.193.364 Teu imbarcati e sbarcati, un dato in crescita del 26,5% rispetto ai 2.522.876 Teu del 2019. Il secondo porto italiano nella speciale classifica del transhipment è Genova con 284.723 Teu (a cui si aggiungono altri 994 Teu di Vado Ligure), in calo del -10,1% rispetto al 2019, seguito da Trieste con 281.693 Teu, dato in flessione del 7,4%, e in quarta posizione da Livorno con 202.834 Teu, ossia quasi il 12% in meno rispetto a dodici mesi prima. Il resto del transhipment di container in Italia è riconducibile agli scali di Cagliari (10.562 Teu), di Ravenna (2.345 Teu) e di Taranto (5.512 Teu). In realtà il numero relativo allo scalo pugliese risulta non corretto perché il terminalista San Cataldo Container Terminal a SHIPPING ITALY aveva fatto sapere a inizio gennaio che dei 5.512 Teu imbarcati e sbarcati nel corso del 2020 solo 88 Teu erano riconducibili a transhipment.



Il Piccolo

Trieste

SPAZI PUBBLICI E RECUPERI COSÌ SARÀ PORTO VECCHIO

GIULIO BERNETTI*

La Variante Urbanistica del **Porto** Vecchio ha acceso un legittimo dibattito sulle scelte effettuate. Ritengo utile fornire un contributo evidenziando la strategia che ha governato la Variante.

L'obiettivo è quello di restituire alla città una grande area dismessa con un approccio globale basato su soluzioni innovative che valorizzino l'identità e le potenzialità del luogo: nuovi spazi pubblici, recupero del costruito, messa in rete del patrimonio edilizio, culturale, materiale e immateriale, per attivare una stretta connessione tra l'ex area portuale e il tessuto urbano circostante.

La Variante si caratterizza per una forte prevalenza delle aree pubbliche: **Porto** Vecchio è un patrimonio della città e rimarrà un bene a disposizione della collettività. Non ci saranno zone interdette o giardini privati. L'intera area nord (da Park Bovedo alla nuova rotatoria) è destinata a zona ludico sportiva: aree verdi, passeggiate e attrezzature per lo sport.

Anche la zona centrale (sistema museale-scientifico-congressuale) si caratterizza per una destinazione pubblica: piazze e viali di collegamento, il centro congressi e il sistema dei musei. Nella zona sud le tre file di magazzini da alienare identificano 4 assi di spazi aperti. Il primo, il lungomare, è destinato alla fruizione pedonale; il secondo, il "viale monumentale", prevede un percorso veicolare e ciclabile a servizio delle prime file di edifici e una ampia sezione destinata ad area pedonale; il terzo asse, il "parco archeologico lineare", impreziosisce gli edifici meno appetibili e testimonia, in un percorso verde continuo dalle Rive a Barcola dedicato interamente a pedoni e sportivi, gli elementi di archeologia industriale evocativi della storia del **Porto**; il quarto asse che costeggia l'area ferroviaria sarà a servizio dell'ultima fila di magazzini e prevede un percorso veicolare e ciclabile oltre a quello pedonale. Un altro elemento che contraddistingue la Variante è la flessibilità. L'urbanistica degli ultimi decenni ha spesso calato scelte vincolanti, limitando di molto l'iniziativa del privato. Ciò ha spesso allontanato gli investimenti o, nella migliore delle ipotesi, ha portato a rincorrere le esigenze del mercato modificando a posteriori gli strumenti urbanistici. La Variante ha volutamente sovvertito l'approccio classico: si è puntato a precisare più quello che non si vuole insediare in **Porto** Vecchio, piuttosto che vincolare ogni singolo magazzino a destinazioni particolari. Perciò l'area dei magazzini storici è stata definita "mista": sono escluse le destinazioni industriali, del grande commercio e si è limitata la residenza ad un insediamento massimo di circa 1000 residenti, una quantità spalmata su un numero ridotto di magazzini che da un lato consente di mantenere vivo e sicuro un quartiere e dall'altro è sufficientemente modesta da non creare squilibri negli insediamenti della città. Sono invece consentite tutte le destinazioni turistico-ricettive, commerciali al dettaglio, di servizio e direzionali, dove possono trovare posto anche le aziende di ricerca e innovazione.

Nell'area dei moli la Variante si coordina con il Piano Regolatore Portuale e ne garantisce l'organico inserimento nella cornice più ampia dell'intero **Porto** Vecchio: terminal crocieristici, le attività diportistiche e più in generale i servizi a mare dei magazzini retrostanti.

La Variante si colloca quindi in una posizione di equilibrio tra una visione classica troppo vincolante per il privato e una deregulation che spoglia la pubblica amministrazione delle sue scelte. Sarà compito del costituito Consorzio promuovere l'insediamento e orientare gli investimenti in una cornice urbanistica che è ora finalmente aperta a una



molteplicità di investitori.

Un secondo potenziale ostacolo agli investimenti potrebbe essere la completa mancanza di infrastrutture:



Il Piccolo

Trieste

reti tecnologiche, acqua, luce e fognature. Per superare questo limite, si è già realizzato il primo lotto di infrastrutture (5 milioni nell' area della nuova rotatoria e del centro congressi), è in fase di gara il secondo (9 milioni per l' area del magazzino 26 e il quarto asse), mentre il terzo lotto è in corso di finanziamento e completerà l' infrastrutturazione della zona (40 milioni). Per scendere dal livello della pianificazione a quello della progettazione si svilupperanno con l' intervento di un esperto di chiara fama delle linee guida per assicurare una progettazione unitaria sia per gli spazi aperti che per il patrimonio costruito.

--*direttore del Dipartimento Territorio Economia Ambiente e Mobilità del Comune di Trieste.

Lavoro in porto, nuovo record

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



Il Secolo XIX

Venezia

Chioggia, carichi speciali off limits Ispezione sui viadotti di accesso

ALBERTO GHIARA

GENOVA I tre miliardi su 209 assegnati dal Recovery Plan ai porti sono troppo pochi e non offrono «le basi di investimento anticiclico vero per ripartire con capacità operative migliori»: così il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Centro-settentrionale, Pino Musolino. Il numero uno dei porti di Roma chiede anche che i ristori ai porti vengano dati sulla base delle perdite effettive subite da ognuno per il lockdown; «Civitavecchia - spiega Musolino - è il primo porto per crociere del Mediterraneo, il quarto-quinto al mondo. Da questo punto di vista, serve una maggiore attenzione rispetto a una politica di ristori e di sostegni».

Chioggia, i lavori bloccano le mercil carichi di dimensione eccezionale non possono raggiungere il porto di Chioggia, parte del **sistema portuale** di Venezia, fino a data definire. L' allarme arriva da Tommaso Sitran, della locale Associazione spedizionieri. Come è noto, il tragico crollo del ponte Morandi nel 2018 ha fatto avviare su impulso del ministero dei Trasporti (oggi ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile) una serie di controlli in tutta Italia, da cui sono emerse le cattive condizioni di due ponti che servono il porto di Chioggia, quello sul Canale delle Trezze e quello sul Brenta. Oggi sono in corso lavori, con limiti all' attraversamento per i carichi oltre un certo peso: «L' Anas - afferma Sitran - non ha nemmeno risposto agli appelli degli operatori portuali, cui sta a cuore essere messi a al corrente della data stimata entro la quale saranno finalmente completati i lavori di rinforzo».

Vado, silos per il caffè Sono partiti i lavori per la realizzazione a Vado Ligure del più grande deposito d' Europa di caffè. Lo sta realizzando il gruppo Pacorini all' interno dei 55 silos, che occupano un' area di 10 mila metri quadrati, un tempo utilizzati per i cereali della Ferruzzi. La struttura si trova in posizione strategica fra il nuovo terminal container di Apm Terminals e l' Interporto Vio. I lavori sono partiti dopo cinque anni di trattative. L' investimento è di 20 milioni di euro. Le strutture portuali, che sono attualmente disuso, verranno dotate di impianti specifici per il trattamento del caffè. Monfalcone, escavo sospeso Si sono incontrati a Roma rappresentanti del ministero delle Infrastrutture, della Regione Friuli-Venezia Giulia, del Comune di Monfalcone e dell' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico orientale, per il rilanciare il progetto di escavo del canale d' ingresso al porto di Monfalcone. Al termine del tavolo sono state annunciate alcune soluzioni, nessuna pare definitiva. Alla riunione mancava il Provveditorato del Triveneto, da cui è partita la sospensione del progetto e che oggi è guidato da Cinzia Zincone, anche commissario anche dell' Adsp Adriatico Settentrionale. Al ministero si è parlato di ridurre il volume di fanghi da scavare, ma non è stato risolto il problema del mercurio che sarebbe presente nei sedimenti.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Grandi navi, giusto portarle in mare» Il professor D'Alpaos lo spiega ai senatori

eri l' audizione in commissione Ambiente. Vanin (M5S): «No a Marghera». L' ipotesi del Lido. E la Clia chiede certezze

ALBERTO VITUCCI

«Il passaggio delle grandi navi nei canali interni alla laguna produce erosione. Il nuovo porto deve andare in mare. E pensare di aprire solo una parte delle paratoie a Malamocco per far passare le navi è un' idea folle». Il professor Luigi D'Alpaos, esperto di idraulica lagunare, prova a spiegare ai senatori della commissione Ambiente del Senato la particolarità della laguna. Davanti a lui il presidente della commissione di palazzo Madama, Luigi Coltorti, e i senatori che hanno chiesto audizioni sul tema delle grandi navi in laguna «Il passaggio delle navi aumenta l' erosione e la perdita di sedimenti», dice D'Alpaos, «dunque accelera il fenomeno di distruzione dei bassi fondali». Bocciata senza appello anche l' idea avanzata da commissario Mose e Provveditorato di aprire in caso di acqua alta solo alcune bocche di porto o addirittura alcune paratoie della stessa barriera, come sperimentato a Malamocco nel dicembre scorso. «Fare questi esperimenti senza studi preliminari approfonditi», ha ribadito D'Alpaos, «significa provocare danni. Abbiamo visto che nel caso di aperture parziali l' erosione aumenta anche

Si ingenerano fenomeni pericolosi». La soluzione per le grandi navi, insomma, non può che essere quella di pensare un nuovo terminal fuori dalla laguna. «Oggi abbiamo avuto un' evidenza scientifica di questo», dice la senatrice veneziana dei Cinque Stelle Orietta Vanin, «nel frattempo visto che ci vorranno anni per arrivare alla scelta del progetto come ha deciso il governo va ridotto il numero e la stazza delle navi che passeranno per San Marco, applicando il decreto Clini-Passera. Ma le soluzioni provvisorie a Marghera non sono praticabili.

Fanno danni e ci fanno spendere molti soldi».

Una strada che invece il governo ha chiesto di percorrere. La provveditora **Cinzia Zincone** ha avviato la gara per il progetto del nuovo terminal al canale Industriale Nord sponda Nord e contemporaneamente il bando per i progetti dei terminal in mare.

Stefano Boato e Vincenzo Di Tella hanno illustrato alla commissione il loro progetto di banchine galleggianti provvisorie in bocca di Lido, davanti all' isola del Mose. Simile a quello già approvato dalla commissione Via del gruppo Duferco-De Piccoli.

I rappresentanti della Clia, la società delle crociere, hanno chiesto certezze sul futuro, per poter programmare la nuova attività quando questa riprenderà dopo il blocco dovuto alla pandemia.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Venezia e il futuro sostenibile «Servono innesti nuovi, da fuori»

IL CONFRONTO VENEZIA «Per salvare Venezia come città bisogna metterci qualcuno ad abitarci. In questi mesi di pandemia si è visto bene come sia un deserto, non ci abita più nessuno» ha sintetizzato, un po' impietoso, Carlo Giupponi, professore di economia ambientale a Ca' Foscari. «Servono innesti nuovi. Persone che arrivino da fuori» gli ha fatto eco la collega, Monica Billio. «Il segreto sta nel fare di Venezia un vero polo scientifico, interdisciplinare - ha proposto **Cinzia Zincone**, provveditore e commissario al Porto - Sarebbe un motore anche per attirare nuova residenzialità». Ieri ai Talks del martedì di Ca' Foscari si è parlato di Futuri veneziani: prospettive per un futuro sostenibile della Città e della sua Laguna. Ospiti di Billio - coordinatrice di questi appuntamenti inseriti nelle celebrazioni per i 1600 anni di Venezia - oltre a Giupponi e **Zincone**, altri due docenti di Ca' Foscari: Giovanni Bertin, di sociologia generale, e Stefano Soriani, di geografia economico-politica. Tante voci, tutte concordi sulla complessità dei problemi veneziani, così come delle necessità di trovare delle soluzioni all' altezza.

PROBLEMI COMPLESSI Il compito di inquadrare il tema della sostenibilità a Venezia è toccato a Giupponi, che ha posto tante questioni sul tavolo.

Quelle più discusse - come la residenzialità, il rapporto con il turismo, il funzionamento del Mose, le prospettive del porto - ma anche altre meno frequentate dai dibattiti, forse più scomode: dalle fognature da realizzare come infrastrutture indispensabile nella prospettiva di una laguna sempre più chiusa; alla geingegneria che potrebbe far guadagnare una ventina di centimetri con il pompaggio di acqua nelle falde; fino alle ipotesi di polderizzazione con una Venezia chiusa in un lago circondato da dune, a fronte di un mare ormai troppo alto. Perché tutto - ha ammonito il professore - è legato all'«innalzamento del mare per il cambiamento climatico», prospettiva per cui a Venezia c'è «scarsa attenzione». Eppure quello è lo scenario in cui va trovata la «soluzione complessa a un problema complesso». Giupponi ha suggerito il «modello olandese» per costruire un «pacchetto ragionato» di soluzioni varie, dove l'«innalzamento del mare è la nostra linea del tempo».

SOLUZIONI DIFFICILI Ma come arrivarci? Soriani ha suggerito la necessità di rapportarsi ad una «scala metropolitana». Operazione non facile.

Mentre Bertin ha messo in luce un' altra difficoltà di Venezia, che ha definito come un «moltiplicatore del grado di complessità dei problemi»: quella della governance. Qui i vecchi modelli non funzionano. La realtà di Venezia è quella di una «rete policentrica, senza un vero centro, che alimenta conflitti di competenze, scarsa chiarezza...». Qualche suggerimento più concreto è arrivato da **Zincone**, che ha sottolineato la centralità dell' acqua nella storia di Venezia. «Anche ora il Mose può essere considerato la prima opera di difesa dai cambiamenti climatici. Adesso lo solleviamo solo per le acque alte eccezionali, in futuro chissà sarà abbassato solo in casi di maree molto basse». Più nell' immediato **Zincone** ha suggerito di puntare su ricerca, università. «Speriamo nella rinascita nel Magistrato alle acque nella nuova Autorità per la laguna. Speriamo vada bene e rafforzi la collaborazione tra chi studia e chi agisce». Anche il concorso di idee per il porto fuori la laguna è una «sfida da accogliere». (r.)

br.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



NAVIGAZIONE A maggio il dragaggio dei fondali dei canali

Il porto diventa accessibile

CHIOGGIA - "A maggio dragati tutti i fondali che impediscono alle navi di media stazza di raggiungere il porto".

Lo rende noto l' **Autorità** di **sistema** portuale del mare Adriatico settentrionale con una nota ufficiale: "Per recuperare la piena accessibilità e garantire il recupero di traffico commerciale del Porto clodiense, abbiamo avviato già nel marzo 2021, le attività necessarie al fine di riportare la profondità dei canali navigabili e delle aree di interesse alle precedenti quote di pescaggio. Ad oggi l' ente informa che sono stati scavati 20mila metri cubi di sedimenti e che le attività di escavo si concluderanno entro la fine di maggio 2021".

Una notizia che il porto locale attende da diversi anni. Una volta ultimati i lavori, infatti, le navi di media stazza potranno finalmente fare rotta nuovamente verso Chioggia. Mancano ormai da una decina d' anni, quando gli armatori della logistica internazionale dovettero virare altrove per l' impossibilità di affrontare i dossi creati dai lavori sul Mose. Intanto l' **Autorità** di **sistema** sta anche confrontandosi costantemente con Anas per quanto riguarda la manutenzione straordinaria del ponte sulle Trezze sulla statale Romea.

"Riceviamo costantemente - si legge nella nota - informazioni relative allo stato di avanzamento del cantiere e abbiamo attivamente collaborato con la società stessa per contenere, per quanto possibile, gli effetti negativi connessi alla necessaria attività di messa in sicurezza del manufatto. Non appena emerso il problema infatti, l' ente si è attivato per trovare una possibile soluzione, in particolar modo per il transito dei carichi eccezionali di maggior tonnellaggio da e per il porto di Chioggia, interessando sia le società di ingegneria che già effettuavano verifiche sulle strutture Anas, sia altri professionisti attivi nell' ambito delle verifiche strutturali di ponti così da definire il limite massimo in termine di peso dei convogli. Successivamente nel luglio 2020, abbiamo provveduto a propria cura e spese alla verifica delle strutture del ponte sul canale Trezze per il transito di carichi eccezionali e ha realizzato oltre dieci verifiche per altrettanti diversi convogli di autotrasportatori potenzialmente interessati".

M. Bio.



savona: stop alla richiesta dell' ex gestore accattino

Bagni La Playa no al trasferimento

Tre ex leghisti bocchiano lo spostamento alle Fornaci

La seconda commissione consiliare, riunita ieri, ha bocciato lo spostamento dello stabilimento balneare La Playa da via Nizza alle Fornaci, tra i Bagni Umberto e i San Cristoforo.

Il passaggio in commissione era necessario dopo la richiesta di spostamento fatta dall' ex gestore dei Bagni Lorenzo Accattino all' **Autorità di sistema portuale** che aveva approvato il progetto per il nuovo stabilimento balneare. I vecchi bagni la Playa si trovano in parte su area demaniale e in parte su uno spazio di proprietà della famiglia Gavotti (quella dove c' erano il bar, il campo da volley, parte delle cabine, il parcheggio e i servizi igienici).

Nel 2014, Gavotti aveva messo in vendita l' area (per 1 milione 350 mila euro) e non era stato trovato un accordo con l' affittuario che aveva in gestione in bagni, chiusi nel 2016 alla scadenza del contratto d' affitto. Nel 2017 Lorenzo Accattino, aveva fatto richiesta all' **Autorità di sistema portuale** di avere in concessione ventennale il tratto di arenile tra i bagni Umberto e i San Cristoforo e per realizzare un nuovo stabilimento balneare.

L' **Autorità portuale** aveva approvato il progetto, poi ripresentato nel 2018 in seguito ad alcune osservazioni del Comune di Savona, legate alla realizzazione della passeggiata a mare e del progetto di riqualificazione di via Nizza.

Ma la pratica si è arenata in commissione, dove ha pesato il voto contrario del gruppo «Savona capoluogo» dei fuoriusciti dalla leghisti Rossi, Dallaglio e Bertolazzi. In commissione è anche stato illustrato il progetto di Paolo Forzano di un tunnel sottomarino per collegare l' Aurelia Bis al porto. E.R.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



Traffico di mezzi pesanti in porto a Savona, il punto in commissione. Ingegnere Forzano: "Un tunnel sotto il livello del mare per l' uscita e l' ingresso dei camion"

Al centro l' approfondimento tecnico per la realizzazione di una connessione efficace dell' autostrada con lo scalo portuale savonese (Next Generation: ultimo miglio)

" Aspetti tecnici per la costruzione di un tunnel che colleghi il **porto** di **Savona** con le infrastrutture nazionali ". Questo il tema trattato nella seconda commissione consiliare di **Savona** e che ha visto coinvolto con una relazione l' ingegner Paolo Forzano su iniziativa del consigliere comunale Silvio Rossi e su richiesta dei consiglieri Giancarlo Bertolazzi, Emiliano Martino, Simona Saccone Tinelli, Sujata Karunaratne e Barbara Pasquali. Al centro l' approfondimento tecnico per la realizzazione di una connessione efficace dell' autostrada con il **porto** di **Savona** (Next Generation: ultimo miglio), per potenziare la competitività dello stesso, per migliorare la situazione ambientale e la vivibilità urbana. " Nel 1980 fu ipotizzata una Aurelia bis da capo Torre, stazione fs di Albisola, gallerie ex FS, via Scotto, Miramare, via Falletti, via Vittime di Brescia. L' idea di base era corretta, anche se mancava la connessione col **porto**. Bonifica successivamente riprese quell' idea, e la ripropose assieme ad altre due varianti. Tra le tre fu scelta quella peggiore, ed ancora, il tracciato fu ridotto tra Luceto e corso Ricci, ed ancora, fu abolita l' uscita intermedia di Margonara, fondamentale per il collegamento **Savona**-

Albisola - ha spiegato in commissione Forzano - Tale spezzone insignificante ed inutile fu utilizzato come connessione **porto**-autostrada, aggiungendo una connessione **porto**- corso Colombo-corso Viglienzoni-corso Ricci dalla parte **Savona**. Dalla parte Albisola mancava il tratto Luceto verso l' autostrada, ed era inoltre necessario rifare il casello di Albisola. Un controsenso urbanistico da entrambi i lati, con decisa opposizione della Sovrintendenza alle Belle Arti (villa Gavotti) e della società Autostrade in quel di Albisola, e con altri problemi non trascurabili. Ma l' opera, come abbiamo visto, è stata finanziata, ed in parte realizzata ". " Punto e a capo. Se analizziamo la struttura urbana di **Savona** ed Albisola troviamo un tessuto viario assai secondario, utile soltanto a malapena alla viabilità locale. C' è una grande carenza di arterie che svolgano la funzione di 'strade principali'. Le strade 'maggiormente principali' sono, a partire dall' imbocco del **porto** di **Savona**, verso levante l' Aurelia verso Albisola, e verso ponente l' asse corso Mazzini, corso Tardy&Benech, via Stalingrado. Dico 'maggiormente principali' in quanto sono strade cittadine ingolfate di traffico, con frequenti attraversamenti ed incroci: ma queste due direttrici sopportano la maggioranza del traffico da/per **Savona** verso i caselli autostradali di Albisola e **Savona**-Vado, che distano circa 5 km, in teoria pochi, in pratica moltissimi " ha proseguito l' ingegnere savonese. " Altre due strade 'maggiormente principali' sono corso Ricci e via Vittime di Brescia, ma scorrono sull' asse mare- monte, e quindi poco utili a quel traffico che sostanzialmente grava sull' altro asse levante-centro-ponente. Aggiungiamo che il 75% del traffico da levante ed il 75% del traffico da ponente ha come obiettivo il triangolo centro città-**porto**-ospedale. Considerando la situazione di urbanizzazione di **Savona**, la esigua disponibilità di 'strade principali', la mancanza di strade alternative alle 'strade principali' in uso, il peso crescente che ha il traffico del **porto** sulla viabilità urbana, viene naturale ipotizzare la realizzazione di nuove strade che possano risolvere il problema " precisa Paolo Forzano. " Per quel che riguarda il traffico da e per il **porto** la soluzione da ricercarsi deve essere una facile e veloce connessione con il sistema autostradale, al di fuori delle arterie urbane già citate prima. Dovendo escludere la possibilità di arterie a raso o in



sopraelevazione per motivi urbanistici, e vista la modesta distanza in linea d' aria di 1,5 km tra l' autostrada A10 ed il centro del porto,



Savona News

Savona, Vado

resta la possibilità di una connessione tramite tunnel " continua. " La connessione necessita di una uscita autostradale nuova tra Albisola e Savona-Vado in località Albamare. Per maggior fruibilità per la città l' autostrada non si collega direttamente al centro del porto, ma si collega all' Aurelia a Miramare, dove già è prevista la connessione con corso Ricci tramite costruenda 'Aurelia bis'. Di lì si diparte un secondo tunnel che si abbassa sotto il livello del mare ed attraversa il porto, uscendo al centro del porto con collegamento alla rotatoria di ingresso alla dogana ed al terminal crociere. Tale rotatoria è altresì connessa con l' altra rotatoria sita in corso Mazzini e che funziona come accesso attuale del porto. Pertanto a Miramare si crea una connessione autostrada-tunnel verso porto-Aurelia bis-Aurelia attuale, e si creano nuove opportunità di collegamenti urbani e con l' autostrada, ma in particolare si scarica tutto l' asse viario levante-ponente dal casello di Albisola al centro città al casello di Savona-Vado. Solo l' aerea del casello e una minima parte di rampe che si connettono all' autostrada sono a raso, mentre la maggior parte degli svincoli sono in galleria, al fine di recare il minor impatto possibile al territorio " ha concluso l' ingegnere in commissione.

Vado Gateway su ferrovia anche con Piacenza

GENOVA È partito nei giorni scorsi il nuovo collegamento ferroviario che collega i terminals portuali di Vado Gateway nuovo Container Terminal e Reefer Terminal con il Terminal Piacenza Intermodale. Il nuovo servizio ha una frequenza iniziale di due treni-blocco alla settimana. Con l'attivazione della nuova linea i collegamenti ferroviari attivi da e per l'infrastruttura portuale di Vado Ligure salgono a quattro (oltre a Piacenza sono già attivi i servizi per Milano, Padova e Rubiera), per un totale di circa 10-12 coppie di treni settimanali incrementabili a seconda delle esigenze dei clienti. La quota di intermodalità complessiva è oggi pari al 30%, un risultato che posiziona Vado Gateway tra le principali infrastrutture portuali italiane per l'utilizzo del trasporto su rotaia.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Positivo il primo vertice con sindacati, Regione e Confindustria. Mancano i fondi per mandare 40 soci Culmv in pensione

Prove di tregua nel porto di Genova L' idea: camalli in prestito al Comune

SIMONE GALLOTTI

genova Era difficile non riuscire a fare la pace nel vertice virtuale di ieri. Conviene a tutti, al momento. Ai terminalisti per riemergere dopo la batosta della lettera contro l' Authority che aveva scatenato lo sciopero di un mese fa. Alla Culmv che si sta avviando verso le elezioni più complicate della sua storia, quando i camalli saranno chiamati a eleggere il console.

Ai sindacati che segnano un punto sul tema del lavoro nei porti. E infine a Comune e Regione che possono dire di aver svolto con successo il ruolo di arbitro. E così, come previsto, il primo passo verso la pace è stato compiuto. Nel concreto, per volere soprattutto di Giovanni Toti e di Cgil, Cisl e Uil, verrà istituito un osservatorio permanente. Una sorta di cabina di regia a cadenza mensile, per controllare la temperatura nel porto di Genova, quasi una camera di compensazione, che potrebbe già essere convocata la settimana prossima.

A Paolo Signorini, presidente dei porti di Genova e Savona, è toccato aprire il summit virtuale: un intervento non casuale, incentrato sui progressi del piano di efficientamento della Culmv. E proprio su questo si è ragionato. Perché, come

confermano fonti sindacali, il Comune di Genova ha ribadito la disponibilità ad accogliere un numero di camalli inabili al lavoro in banchina da inserire nelle società partecipate. Si starebbe ragionando su un distacco dalla Compagnia con un trasloco verso alcune aziende comunali della galassia di Palazzo Tursi. La mossa consentirebbe alla Culmv di alleggerirsi degli stipendi ed è un ragionamento che si sta facendo da diversi giorni, anche se Maresca assessore comunale al porto, ha smentito l' ipotesi. A quanto risulta al Secolo XIX, l' operazione è ancora tutta da definire perché presenta diverse difficoltà: non è detto infatti che i camalli accettino di finire "in prestito" a una società comunale. E poi i numeri: per avere un effetto consistente, bisognerebbe arrivare a una cinquantina di soci. È però difficile però pensare che si possa arrivare a quelle cifre.

L' altro capitolo dell' efficientamento fa leva sui pensionamenti. Nei calcoli bisogna arrivare a 40 uscite con le isopensioni, l' esodo cioè dei lavoratori anziani attraverso uno scivolo pagato in questo caso da un fondo. Il problema è che mancano i soldi.

«È il primo passo per tornare alla pace sociale nel porto di Genova - dice Roberto Spinelli, vice presidente di Confindustria - In questo momento è fondamentale rimanere uniti, anche perché sta per partire il grande progetto della nuova diga che può portare il nostro scalo a 6 milioni di container.

Significa che ci saranno più posti di lavoro e occasioni per l' economia del territorio». I sindacati esultano. Per Roberto Gulli (Uil): «Abbiamo ottenuto il new deal delle relazioni sindacali», Enrico Poggi e Enrico Ascheri (Cgil): «Si è aperto un tavolo di confronto, l' **Autorità di sistema portuale** convocherà noi e i terminalisti per riprendere le relazioni industriali, discutere e affrontare la ripresa della piena operatività parlando anche dell' organico porto. La cosa più importante detta oggi è che nessuno vuole cambiare il modello di lavoro in porto a Genova». Mauro Scognamillo (Cisl): «Stiamo cercando di ritrovare l' armonia con i terminalisti e registriamo in modo positivo che non hanno intenzione di modificare l' attuale organizzazione. Ora vogliamo realizzare un protocollo d' intesa così potremo essere



parte integrante dei tavoli dove si decidono le cose». Maresca, regista dell' operazione è «molto soddisfatto per la riunione». Il console dei camalli Antonio Benvenuti invece deve fare i conti con il tavolo di adeguamento della tariffa che sta conducendo con i terminalisti. Ieri il primo scoglio, proprio dopo la sigla del primo accordo con il terminal San Giorgio. Sei camalli sono andati a chiedere



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

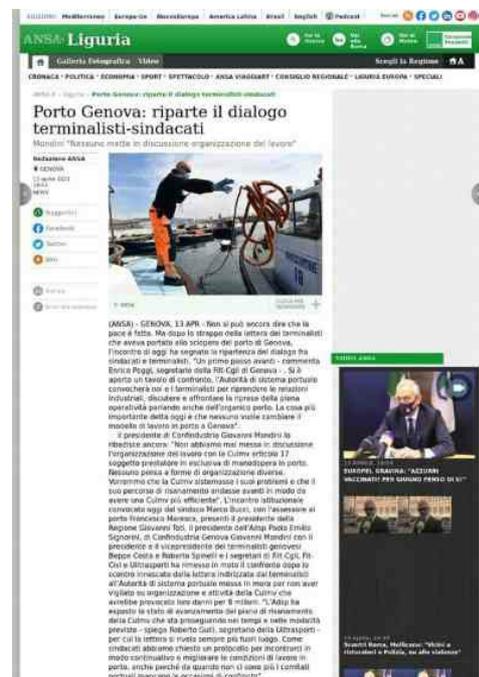
spiegazioni in Authority: «C'è meno traffico e facciamo meno giornate: è evidente che anche alzando la tariffa i conti non possono tornare. E poi non vorrei che venissimo presi come un centro di costo su cui scaricare questa crisi. È necessario vigilare, perché se i dipendenti dei terminal fanno i record di straordinari, poi il conto lo paghiamo noi. Aspetto quindi che si arrivi al tavolo per discutere in concreto».

--

Porto Genova: riparte il dialogo terminalisti-sindacati

(ANSA) - **GENOVA**, 13 APR - Non si può ancora dire che la pace è fatta. Ma dopo lo strappo della lettera dei terminalisti che aveva portato allo sciopero del **porto** di **Genova**, l'incontro di oggi ha segnato la ripartenza del dialogo fra sindacati e terminalisti. "Un primo passo avanti - commenta Enrico Poggi, segretario della Filt-Cgil di **Genova** - . Si è aperto un tavolo di confronto, l'Autorità di sistema portuale convocherà noi e i terminalisti per riprendere le relazioni industriali, discutere e affrontare la ripresa della piena operatività parlando anche dell' organico **porto**. La cosa più importante detta oggi è che nessuno vuole cambiare il modello di lavoro in **porto** a **Genova**". Il presidente di Confindustria Giovanni Mondini lo ribadisce ancora: "Non abbiamo mai messo in discussione l' organizzazione del lavoro con la Culmv articolo 17 soggetto prestatore in esclusiva di manodopera in **porto**. Nessuno pensa a forme di organizzazione diverse. Vorremmo che la Culmv sistemasse i suoi problemi e che il suo percorso di risanamento andasse avanti in modo da avere una Culmv più efficiente". L'incontro istituzionale convocato oggi dal sindaco Marco Bucci, con l' assessore al **porto** Francesco Maresca, presenti

il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell' Adsp Paolo Emilio Signorini, di Confindustria **Genova** Giovanni Mondini con il presidente e il vicepresidente dei terminalisti genovesi Beppe Costa e Roberto Spinelli e i segretari di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti ha rimesso in moto il confronto dopo lo scontro innescato dalla lettera indirizzata dai terminalisti all' Autorità di sistema portuale messa in mora per non aver vigilato su organizzazione e attività della Culmv che avrebbe provocato loro danni per 8 milioni. "L' Adsp ha esposto lo stato di avanzamento del piano di risanamento della Culmv che sta proseguendo nei tempi e nelle modalità previste - spiega Roberto Gulli, segretario della Uiltrasporti - per cui la lettera si rivela sempre più fuori luogo. Come sindacati abbiamo chiesto un protocollo per incontrarci in modo continuativo e migliorare le condizioni di lavoro in **porto**, anche perché da quando non ci sono più i comitati portuali mancano le occasioni di confronto". "Da parte di tutti c' è voglia di trovare soluzioni, di fare un osservatorio per lavorare in continuità con un protocollo di relazioni industriali nuove che portino a lavorare con più tranquillità" commenta Mauro Scognamillo, segretario Fit-Cisl Liguria al termine dell' incontro organizzato dalle istituzioni per rilanciare il dialogo terminalisti-sindacati. Il piano di risanamento della Culmv procede, sottolinea Scognamillo, spiegando inoltre che da parte del Comune c' è la volontà di sostenere il percorso anche con la possibilità da verificare di "fare alcune assunzioni di personale nelle partecipate"



Porto di Genova, schiarita tra sindacati e terminalisti

Nuovo vertice tra le parti. I sindacati: "Abbiamo chiesto un protocollo per incontrarci in modo continuativo e migliorare le condizioni di lavoro in porto"

Il dialogo tra terminalisti e sindacati è ripartito dopo il vertice che si è svolto nella giornata odierna: a darne notizia l'Ansa spiegando che l'incontro istituzionale è stato convocato oggi dal sindaco Marco Bucci. Erano presenti l'assessore al porto Francesco Maresca, il presidente della Regione Giovanni Toti, dell'Autorità del Mar Ligure Occidentale **Paolo Emilio Signorini**, di Confindustria Genova Giovanni Mondini con il presidente e il vicepresidente dei terminalisti genovesi Beppe Costa e Roberto Spinelli e i segretari di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. La discussione ha rimesso in moto il confronto dopo lo scontro innescato dalla lettera indirizzata dai terminalisti all'Autorità di sistema portuale per non aver vigilato su organizzazione e attività della Culmv che avrebbe provocato loro danni per 8 milioni. 'Nessuno vuole cambiare il modello di lavoro in porto a Genova - ha affermato all'Ansa Enrico Poggi segretario Filt Cgil Genova - C'è stato un primo passo in avanti, l'Autorità di sistema portuale convocherà noi e i terminalisti per riprendere le relazioni industriali'. Roberto Gulli, Uiltrasporti ha proseguito: 'Come sindacati abbiamo chiesto un protocollo per incontrarci in modo continuativo e migliorare le condizioni di lavoro in porto'



LA RESADINE
118 805042 57005
PUBBLICITÀ
Michele Lavetta

LA VOCE DEL
TIGULLIO

H24 Tutto in natura

Porto di Genova, schiarita tra sindacati e terminalisti

Nuovo vertice tra le parti. I sindacati: "Abbiamo chiesto un protocollo per incontrarci in modo continuativo e migliorare le condizioni di lavoro in porto"

13 Aprile 2021 - 10:51

Info informazioni

portodi genova terminalisti Liguria

Il dialogo tra terminalisti e sindacati è ripartito dopo il vertice che si è svolto nella giornata odierna: a darne notizia l'Ansa spiegando che l'incontro istituzionale è stato convocato oggi dal sindaco Marco Bucci. Erano presenti l'assessore al porto Francesco Maresca, il presidente della Regione Giovanni Toti, dell'Autorità del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, di Confindustria Genova Giovanni Mondini con il presidente e il vicepresidente dei terminalisti genovesi Beppe Costa e Roberto Spinelli e i segretari di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti.

La discussione ha rimesso in moto il confronto dopo lo scontro innescato dalla lettera indirizzata dai terminalisti all'Autorità di sistema portuale per non aver vigilato su organizzazione e attività della Culmv che avrebbe provocato loro danni per 8 milioni.

"Nessuno vuole cambiare il modello di lavoro in porto a Genova - ha affermato all'Ansa Enrico Poggi segretario Filt Cgil Genova - C'è stato un primo passo in avanti, l'Autorità di sistema portuale convocherà noi e i terminalisti per riprendere le relazioni industriali". Roberto Gulli, Uiltrasporti ha proseguito: "Come sindacati abbiamo chiesto un protocollo per incontrarci in modo continuativo e migliorare le condizioni di lavoro in porto"

Le nuvole si allontanano, torna a splendere il sole

L' intervista

Porto, Benvenuti "Anche Aponte spinge per la trattativa"

di Massimo Minella « Lo sa che cosa mi ha detto Aponte? Che non esiste un problema Compagnia e mi ha anche spronato ad andare avanti con la trattativa. E di riferirlo pure agli altri ». Antonio Benvenuti ha appena finito l' incontro in videoconferenza con i rappresentanti delle istituzioni (Comune, Regione e Authority), i sindacati e gli imprenditori (il presidente di Confindustria Mondini, quello dei terminalisti Costa).

«Non è andata male» spiega il console della Culmv. E c' è da credergli se il confronto si fa con l' ultimo incontro, quando nemmeno la mediazione della prefetta Carmen Perrotta era bastata per scongiurare lo sciopero. Adesso, passato più di un mese da quella protesta che aveva bloccato lo scalo, ci si torna a parlare, anche se a distanza.

Tornare a dialogare è sempre la soluzione migliore, aveva spiegato un paio di settimane fa. Sempre dello stesso avviso dopo questo incontro, console Benvenuti?

« Sempre, anche perché noi non abbiamo mai smesso di confrontarci nei tavoli tematici con i terminalisti. In effetti, se penso all' ultimo incontro, ci eravamo lasciati maluccio, visto che poi c' era stato lo sciopero. Ora abbiamo ripreso, va bene così, ma alla fine devono anche arrivare dei risultati concreti».

Il presidente dell' autorità di sistema, Paolo Signorini, ieri su Repubblica ha invitato privati e lavoratori a marciare uniti, mettendo da parte le vecchie tensioni, dando vita anche a nuove relazioni industriali. Che ne pensa?

« Io posso parlare per la Compagnia e non è un segreto che sono sempre disponibile a confrontarmi con tutti. D' altra parte, anche la lunga disanima fatta oggi (ieri per chi legge n. d. r.) dal presidente Signorini ha mostrato tutte le azioni fatte da noi in questi ultimi tempo.

Noi abbiamo proseguito sulla strada che era già stata tracciata.

Quanto alle relazioni industriali, la richiesta sindacale è quella di creare un protocollo che possa definire tutti questi aspetti. Vediamo ».

Avete anche parlato della nascita di un tavolo di confronto che possa entrare in gioco per "sterilizzare" eventuali tensioni, così da evitare nuove situazioni di conflittualità. Funzionerà?

«Devo dire che da questo punto di vista è stato il presidente della Regione Toti a prendersi l' onere, o l' onore, di coordinare insieme alle altre istituzioni un tavolo di monitoraggio continuo su tutte le problematiche portuali, nella sede dell' authority. Questo tavolo potrebbe avere un ruolo di arbitro in grado di intervenire per dare soluzioni a eventuali problemi».

Ma il vostro confronto con i terminalisti come sta andando, console?

« Come dicevo prima, non si è mai interrotto, nemmeno nei giorni dello sciopero e in quelli successivi. Ma sono tavoli difficili, uno l' abbiamo chiuso, due siamo vicini a farlo, ma è con Psa che abbiamo i problemi maggiori. Noi stiamo perdendo giornate di lavoro e la ripresa dei traffici di marzo non coincide con quella del lavoro. A volte ho come l' impressione che il piano di risanamento della Culmv di cui discutiamo sia il piano per il risanamento dei privati. Se



continuano a chiederci di ridurre, di tagliare,



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

poi siamo noi a soffrire più di tutti ».

C'è un disegno in questo secondo lei?

«Lo dico chiaramente: se qualcuno pensa a una nuova organizzazione del lavoro, se qualcuno vuole sfasciare la Culmv allora sia esplicito, così ci sappiamo regolare. Ma non la pensano tutti così, per fortuna».

Chi non la pensa così?

«Aonte, ci siamo parlati e mi ha detto di continuare a fare la trattativa e ha aggiunto che non esiste un problema Compagnia. Mi ha pure detto di riferirlo a tutti».

Da quali tavoli ripartirete?

« Da Gnv e da Psa, noi siamo già pronti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Genova: Candia (Lista Sansa), le banchine di Marina di Sestri tornino accessibili ai cittadini

Finita la pandemia la Regione si impegnerà affinché l' Autorità portuale vigili sul concessionario

Un' interrogazione che mette d' accordo tutti quella della consigliera Selena Candia (Lista Sansa) relativa alle limitazioni in vigore alla Marina di Sestri. Oggi in consiglio regionale, Candia ha chiesto informazioni sullo stato della Marina di Sestri e ha ottenuto dall' assessore Benveduti delle assicurazioni: la giunta si prende l' incarico di stimolare l' **Autorità portuale** «affinché vigili sul concessionario della Marina». «Nella Marina di Sestri - spiega Candia - sono sempre di più le banchine chiuse . La decisione, pur condivisibile in periodo di pandemia, di limitare l' accesso continua però a causare forti perdite economiche alle attività presenti e riduce la libertà di accesso dei cittadini. Il problema è che sono state poi installate delle sbarre d' accesso, che non sembrano certo temporanee. Inoltre, lo spazio della Marina di Sestri Ponente rappresenta l' unico sbocco al mare tra il centro e Genova Pegli». La Regione si è impegnata a monitorare la situazione: «Sono soddisfatta che la nostra interrogazione abbia portato a questo risultato - spiega Candia - . Continueremo a vigilare sulla vicenda e ad ascoltare le esigenze del Ponente. È giusto che queste banchine siano diventate ormai riservate ai proprietari di barche? Penso proprio di no. Ricordiamoci che la Marina di Sestri Ponente è gestita da un privato, ma è nata grazie a un accordo nel 2000 tra Comune di Genova, Regione Liguria e **Autorità Portuale**. Questo accordo prevedeva la creazione di banchine, spazi e percorsi e pedonali».



Un'interrogazione che mette d' accordo tutti quella della consigliera Selena Candia (Lista Sansa) relativa alle limitazioni in vigore alla Marina di Sestri. Oggi in consiglio regionale, Candia ha chiesto informazioni sullo stato della Marina di Sestri e ha ottenuto dall' assessore Benveduti delle assicurazioni: la giunta si prende l' incarico di stimolare l' **Autorità portuale** «affinché vigili sul concessionario della Marina».

«Nella Marina di Sestri - spiega Candia - sono sempre di più le banchine

Marina di Sestri, Candia (Lista Sansa): "Sempre più banchine riservate solo ai privati, non è giusto"

Genova . Un' interrogazione in consiglio regionale che mette d' accordo tutti quella della consigliera Selena Candia (Lista Sansa) relativa alle limitazioni in vigore alla Marina di Sestri. Oggi Candia ha chiesto informazioni sullo stato della Marina di Sestri e ha ottenuto dall' assessore Benveduti delle rassicurazioni: la Giunta si prende l' incarico di stimolare l' **Autorità portuale** 'affinché vigili sul concessionario della Marina. Lo spazio pubblico è infatti vitale per il Ponente, così come spesso denunciato dai media, dai cittadini e dalle associazioni del territorio: 'Nella Marina di Sestri sono sempre di più le banchine chiuse - spiega Candia - . La decisione, pur condivisibile in periodo di pandemia, di limitare l' accesso continua però a causare forti perdite economiche alle attività presenti e riduce la libertà di accesso dei cittadini. Il problema è che sono state poi installate delle sbarre d' accesso, che non sembrano certo temporanee. Inoltre, lo spazio della Marina di Sestri Ponente rappresenta l' unico sbocco al mare tra il centro e Genova Pegli'. Ora la palla passa alla Regione che si è impegnata a monitorare la situazione: 'Sono soddisfatta che la nostra interrogazione abbia portato a questo risultato - spiega Candia -. Continueremo a vigilare sulla vicenda e ad ascoltare le esigenze del Ponente'. Conclude Candia: 'E' giusto che queste banchine siano diventate ormai riservate ai proprietari di barche? Penso proprio di no. Ricordiamoci che la Marina di Sestri Ponente è gestita da un privato, ma è nata grazie a un accordo nel 2000 tra Comune di Genova, Regione Liguria e **Autorità Portuale**. Questo accordo prevedeva la creazione di banchine, spazi e percorsi e pedonali'.

Genova24
 TEMI DEL GIORNO:
 SPAZIO VITALE
**Marina di Sestri, Candia (Lista Sansa):
 "Sempre più banchine riservate solo ai
 privati, non è giusto"**
 Dalla giunta regionale la rassicurazione: "Finita la pandemia la Regione si impegnerà affinché
 l'autorità portuale vigili sul concessionario"



Redazione
 13 APRILE 2021
 17:25
 COMMENTA
 1 min
 STAMPA

Marina Sestri Ponente, Candia (Lista Sansa): «Sempre più banchine chiuse, ma è spazio pubblico vitale»

Genova - La consigliera Selena Candia (Lista Sansa) ha presentato un'interrogazione relativa alle limitazioni in vigore alla Marina di Sestri Ponente. In Consiglio regionale, nella seduta del 13 aprile 2021, Candia ha chiesto informazioni sullo stato della

Genova - La consigliera Selena Candia (Lista Sansa) ha presentato un'interrogazione relativa alle limitazioni in vigore alla Marina di Sestri Ponente. In Consiglio regionale, nella seduta del 13 aprile 2021, Candia ha chiesto informazioni sullo stato della Marina di Sestri e ha ottenuto dall'assessore Benveduti delle rassicurazioni: la Giunta si prende l'incarico di stimolare l'**Autorità portuale** "affinché vigili sul concessionario della Marina". Lo spazio pubblico è, infatti, vitale per il ponente genovese, così come spesso denunciato dai media, dai cittadini e dalle associazioni del territorio: "Nella Marina di Sestri sono sempre di più le banchine chiuse - spiega Candia - La decisione, pur condivisibile in periodo di pandemia, di limitare l'accesso continua però a causare forti perdite economiche alle attività presenti e riduce la libertà di accesso dei cittadini. Il problema è che sono state poi installate delle sbarre d'accesso, che non sembrano certo temporanee. Inoltre, lo spazio della Marina di Sestri Ponente rappresenta l'unico sbocco al mare tra il centro e Genova Pegli". Ora la palla passa alla Regione Liguria, che si è impegnata a monitorare la situazione: "Sono soddisfatta che la nostra interrogazione abbia portato a questo risultato -aggiunge - Continueremo a vigilare alla vicenda e ad ascoltare le esigenze del Ponente". Conclude Candia: "È giusto che queste banchine siano diventate ormai riservate ai proprietari di barche? Penso proprio di no. Ricordiamoci che la Marina di Sestri Ponente è gestita da un privato, ma è nata grazie a un accordo nel 2000 tra Comune di Genova, Regione Liguria e **Autorità Portuale**. Questo accordo prevedeva la creazione di banchine, spazi e percorsi e pedonali".

The screenshot shows the MenteLocale website interface. At the top, there's a navigation bar with the logo and search options. The main content area features a news article titled "Marina Sestri Ponente, Candia (Lista Sansa): «Sempre più banchine chiuse, ma è spazio pubblico vitale»". The article text is partially visible, matching the main text on the page. There are social media sharing icons (Facebook, Twitter, WhatsApp, Telegram) and a small image of the marina. The article is dated "Martedì 13 aprile 2021".

Genova, il presidente del porto Signorini: "Svoltiamo ma privati e lavoratori devono seguirci"

Massimo Minella

La perdita si riduce. E già questo è un buon segnale, riflette Paolo Signorini di fronte ai dati del primo trimestre dell' anno del porto di Genova. «Siamo ancora a meno 4,8% sul 2020, ma è il segno di una stabilizzazione e di un recupero». Ma non è solo facendo crescere i numeri che si può crescere davvero, spiega il presidente dell' **autorità di sistema portuale** al timone di due scali (Genova e Savona). «Serve una consapevolezza nuova - dice - Perché il 2021 sarà l' anno della svolta, ne sono certo, ma anche privati e lavoratori dovranno condividere questo sforzo». Un segnale importante che arriva alla vigilia della ripresa del confronto fra istituzioni e sindacati che oggi tornerà a esaminare il piano della Compagnia Unica. Presidente Signorini, marzo 2020 fu l' inizio della discesa per l' esplosione del Covid. Com' è a un anno di distanza la situazione del porto? «Le cose stanno cominciando a migliorare. Nel primo bimestre 2020 i volumi furono importanti e quindi il confronto percentuale nello stesso periodo del 2021 è stato pesante. Adesso guardando al trimestre la flessione è del 4,8%, segno che sono in atto una stabilizzazione e un recupero». Ma marzo com' è andato? «È stato un buon mese, dal punto di vista dei traffici, con Cina e Stati Uniti in ripresa. Direi che le merci stanno andando verso il recupero». E le crociere? «Qui l' attesa sarà un po' più lunga, ma sentendoci anche con Costa e Msc abbiamo capito che dalla campagna di vaccinazioni possono arrivare risposte significative. E poi tutto il mercato si sta rimettendo in movimento. A breve partiranno i Caraibi, con una clientela americana che rappresenterà comunque un buon segnale per il settore. Poi a maggio anche qui in Liguria la situazione tornerà a crescere». La scorsa settimana avete avuto la visita del viceministro Morelli che ha confermato il sostegno del governo Draghi alla costruzione della diga... «Sì, quello degli investimenti è un vero punto focale del piano di crescita. Siamo alle fasi conclusive dell' aggiudicazione dei lavori per la diga e in parallelo ci stiamo muovendo anche per chiudere con il raddoppio del cantiere di Sestri della Fincantieri. Sono due partite decisive, che valgono insieme un miliardo e mezzo di euro. Chiuderle sarebbe oggettivamente un segnale forte non solo per il porto ma anche per la città». Ma che 2021 sarà? Di transizione o di rilancio? «Il 2021 sarà un anno importante, anzi di svolta, ne sono convinto e voglio ribadirlo, anche perché tutti devono esserne consapevoli e agire di conseguenza». In che senso? «Voglio essere chiaro: secondo me siamo di fronte a una leadership pubblica della città che sta dando segnali di discontinuità, di cambiamento, di rilancio. Io credo che sia doveroso, per le parti imprenditoriali e sociali, seguire questa evoluzione e non stare con la faccia rivolta all' indietro. Le rivendicazioni, i timori ci sono, ma le sfide vanno affrontate». A proposito, riparte il confronto con i sindacati e le istituzioni sul piano della Culmv. Può essere un' occasione per provare a cambiare passo, risolvendo una situazione che il mese scorso ha portato addirittura a uno sciopero? «Io lo spero e ne resto convinto. Resto però fermo su quello che dicevo prima: il senso di responsabilità è doveroso, meno lo è l' ancoraggio su posizioni rigide. Il mondo deve cambiare per tutti, anche le relazioni industriali devono cambiare. Non lo dico polemicamente, ma con spirito costruttivo. Ci sono le condizioni per svoltare, quest' anno. Io capisco le parole, le incomprensioni, i segnali discordanti, ma adesso deve prevalere un altro atteggiamento». Quale? «Quello del dialogo. Attorno a questo tavolo devono sedersi tutti, le istituzioni, le imprese, i lavoratori, i sindacati. I risultati sono tutti alla nostra portata. Guardi che



anche in questo periodo imprenditori e lavoratori hanno continuato a lavorare e a confrontarsi. Continuiamo su questa strada».



L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

SEABOURN, TRE NAVI NEI BACINI T. MARIOTTI

GENOVA. Ci sarà spazio anche per due piccoli sommergibili all'interno della Seabourn Venture, prima nave expedition ultra lusso arrivata ai cantieri T. Mariotti per essere allestita, dopo un viaggio di circa 1.200 miglia dal Friuli Venezia Giulia dove è stato realizzato lo scafo. L'arrivo di Venture, commessa da 200 milioni di euro, coincide con la presenza in porto di altre due unità Seabourn, a Genova per essere sottoposte a manutenzione sempre da parte di Mariotti



Firmano l' accordo Cisl e Uil

In Lsct proroga, con strappo, della cassa integrazione

Stessi termini dell' intesa precedente ma la Cgil non ci sta. Potenziale ricorso per 220 persone

LA SPEZIA Proroga, con strappo, della cassa integrazione Covid a Lsct. Firmano l' intesa con l' azienda Cisl e Uil. La Cgil si defila. I termini dell' accordo sono tali e quali quelli del patto siglato il 18 gennaio, quando l' orizzonte temporale della cassa era circoscritto al 31 marzo. Ora il nuovo ricorso all' ammortizzatore sociale, in attesa che la morsa della pandemia, grazie ai vaccini, molli la presa per recuperare sulla contrazione dei traffici nel 2020 (18,7 per cento in meno per i container, 33,7 in relazione al tonnellaggio delle merci varie, per una media del 19 per cento).

L' intesa è stata raggiunta sul numero massimo dei dipendenti da collocare in cassa: 220, tra operai, impiegati e quadri. La trattativa, a gennaio, era iniziata con la proposta dell' azienda di coinvolgere 343 lavoratori. Si tratta comunque di numeri 'cautelari', potenzialmente fruibili.

Ma non è detto che accada così, anche alla luce di quello che è accaduto nella fase uno della pandemia quando il numero massimo dei lavoratori in cassa è stato toccato a maggio, 181, in connessione con la più alta percentuale di calo dei traffici del 2020: 50 per cento in relazione allo stesso. Intanto i servizi al Lsct si susseguono senza particolari congestioni. Ancora da riflettersi sugli scali spezzini l' effetto-Suez, ossia il blocco del traffici connessi all' incaglio della nave Ever Given. Perché la Cgil non ha firmato l' accordo?

«Perchè il lavoro c' è» dice lapidario Stefano Bettalli. Resta agli atti della storia del **porto** l' evento-spot da record del marzo scorso: 7.345 teus (unità di misura dei containers) movimentati durante la 'toccata' di una sola nave, tra carico e scarico al molo Fornelli.

C.R.



Città della Spezia

La Spezia

Crociere al via, Costa dal 7 maggio. Poi tocca ai tedeschi di Tui cruises

La compagnia genovese sarà la prima e scalerà alla Spezia dopo essere partita da Savona il primo maggio. Tui farà quattro toccate tra maggio e giugno. Attesa ad agosto Msc cruises.

La Spezia - Sono tre le compagnie attese al Molo Garibaldi per la prossima stagione estiva. Si tratta, nell'ordine, di Costa crociere, Tui cruises e Msc cruises. Due marchi italiani e uno tedesco, con interessi nel mercato interno o in quello del centro Europa. Sarà molto più difficile, invece, vedere ormeggiate nel golfo navi cariche di cittadini statunitensi, come accade sempre nel caso di Royal Caribbean, per le difficoltà che si temono negli spostamenti aerei intercontinentali anche nel corso dei prossimi mesi. "Costa Smeralda dovrebbe ripartire da Savona il primo maggio - spiega a Cds, Giacomo Erario, direttore del Cruise terminal - e dovrebbe arrivare in porto alla Spezia venerdì 7 maggio per la prima di una serie di crociere settimanali che la porteranno a fare scalo nel golfo anche il 14, il 21 e il 28 maggio, per poi proseguire con gli arrivi del 4 e dell' 11 giugno. A quel punto, se verranno riaperte le rotte verso il sud della Francia e la Spagna, Smeralda potrebbe cambiare itinerario. Nel frattempo mercoledì 12 maggio prenderà il via un ciclo di quattro toccate da parte di Tui cruises che si concluderà a giugno". Per quanto riguarda Msc cruises l'attesa dovrà prolungarsi almeno sino al 3 agosto, visto che tutte le crociere previste sino ad allora sono state cancellate. Nel corso di un incontro che si è svolto nei giorni scorsi con tutti i soggetti della comunità portuale spezzina interessati Msc ha illustrato il rigido protocollo sanitario cui dovranno attenersi i passeggeri, mostrandosi pronta per la ripartenza. Su tutte le altre compagnie c'è un punto interrogativo grande come una casa. "Di mese in mese vengono comunicate le cancellazioni degli scali in porto - prosegue Erario - e tutto dipenderà dall'evoluzione della situazione e delle possibilità di spostarsi in aereo e di fare le escursioni". Nel frattempo i lavori avviati dall'Autorità di sistema portuale in Largo Fiorillo sono un po' indietro rispetto ai tempi che erano stati annunciati l'autunno scorso e invece di concludersi entro l'estate, dovrebbero andare avanti almeno sino a ferragosto. Martedì 13 aprile 2021 alle 16:22:13 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.



Marina di Carrara: inaugurato nuovo collegamento tra porto e rete ferroviaria

(FERPRESS) Carrara, 13 APR Il nuovo fascio di binari che, all'interno del porto di Marina di Carrara, collega la banchina Fiorillo alla rete ferroviaria, è stato inaugurato questa mattina dal presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, e dal presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale**, Mario Sommariva. I nuovi binari consentiranno di comporre i treni direttamente sottobordo rispetto alle navi, con notevoli vantaggi in termini di operatività ed efficienza. La nuova opera si integra e si completa grazie al lavoro svolto da RFI che ha compiuto un importante intervento di manutenzione della linea che va dal porto di Marina di Carrara fino alla stazione di Massa, migliorando quindi il collegamento di questo braccio che connette lo scalo con la linea ferroviaria nazionale. L'infrastruttura va inquadrata nel complessivo piano di ammodernamento della linea ferroviaria **portuale** che è già in corso anche alla Spezia, grazie ad importanti investimenti pubblici che consentiranno nell'immediato futuro un'integrazione delle manovre ferroviarie dei due porti dell'AdSP, con particolare beneficio per lo scalo di Marina di Carrara. Quella di oggi ha dichiarato il presidente Giani è una tappa importante per l'idea di logistica fondata sulla cura del ferro. Il nuovo collegamento tra il porto di Marina di Carrara e il **sistema** ferroviario nazionale costituisce un vero e proprio salto di qualità per il futuro dello scalo e per tutto il territorio apuano. Sempre di più gli scambi commerciali passano e passeranno attraverso la valorizzazione delle linee ferroviarie. In questa prospettiva, la Regione Toscana continuerà nel suo impegno in linea con i contenuti dell'Accordo di programma iniziale. Oggi è una giornata estremamente importante per il porto di Marina di Carrara ha detto il presidente dell'AdSP Sommariva perché la ripresa di piena efficienza della ferrovia, per un porto, è la garanzia di una prospettiva futura. Il traffico marittimo non può vivere e prosperare senza efficienti collegamenti ferroviari. La presenza oggi del presidente Giani è un segnale di attenzione che cogliamo con grande positività. E' infatti solo attraverso l'intensa collaborazione con la Regione Toscana che il porto di Marina di Carrara potrà decollare e diventare competitivo.



Marina di Carrara: inaugurato fascio di binari interno al porto. Sommariva, efficienza della ferrovia per un porto è garanzia di prospettiva futura

(FERPRESS) Carrara, 13 APR E' stato il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, ad inaugurare ieri il nuovo fascio di binari all'interno del Porto di Marina di Carrara assieme al Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva. Da oggi una nuova coppia di binari che arriva direttamente sulla banchina Fiorillo, consentirà di comporre i treni sottobordo le navi, con notevoli vantaggi in termini di operatività ed efficienza. In questo modo è stato integrato il vecchio tracciato dei binari che corre lungo la recinzione che separa il porto dal viale C.Colombo e che è stato fatto oggetto di ammodernamento. La nuova opera, che darà maggiore impulso al trasporto via treno con riduzione delle emissioni nocive dei camion e positivi riscontri per l'ambiente, si integra e si completa grazie al lavoro svolto da RFI che ha compiuto un importante intervento di manutenzione della linea che va dal porto di Marina di Carrara fino alla stazione di Massa Zona Industriale, migliorando quindi il collegamento di questo braccio che connette lo scalo con la linea ferroviaria nazionale. L'infrastruttura va inquadrata nel complessivo piano di ammodernamento della linea ferroviaria portuale che è già in corso

anche alla Spezia, grazie ad importanti investimenti pubblici che consentiranno nell'immediato futuro un'integrazione delle manovre ferroviarie dei due porti dell'AdSP, con particolare beneficio per lo scalo di Marina di Carrara. Nel corso dell'inaugurazione, il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, che ha dichiarato il pieno sostegno della Regione al nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Marina di Carrara ha detto: Quella di oggi è una tappa importante per l'idea di logistica fondata sulla cura del ferro. Il nuovo collegamento tra il porto di Marina di Carrara e il sistema ferroviario nazionale costituisce un vero e proprio salto di qualità per il futuro dello scalo e per tutto il territorio apuano. Sempre di più gli scambi commerciali passano e passeranno attraverso la valorizzazione delle linee ferroviarie. In questa prospettiva, la Regione Toscana continuerà nel suo impegno in linea con i contenuti dell'Accordo di programma iniziale. Oggi è una giornata estremamente importante per il porto di Marina di Carrara ha detto il presidente dell'AdSP Mario Sommariva perchè la ripresa di piena efficienza della ferrovia, per un porto, è la garanzia di una prospettiva futura. Il traffico marittimo non può vivere e prosperare senza efficienti collegamenti ferroviari. La presenza oggi del presidente Giani è un segnale di attenzione che cogliamo con grande positività. E' infatti solo attraverso l'intensa collaborazione con la regione Toscana che il porto di Marina di Carrara potrà decollare e diventare competitivo.



Informazioni Marittime

Marina di Carrara

Marina di Carrara, inaugurato nel porto nuovo fascio di binari

La strada ferrata arriva direttamente sulla banchina Fiorillo

È stata inaugurata ieri nel **porto** di **Marina** di **Carrara** una nuova coppia di binari che arriva direttamente sulla banchina Fiorillo e consentirà di comporre i treni sottobordo le navi, con notevoli vantaggi in termini di operatività ed efficienza. In questo modo è stato integrato il vecchio tracciato dei binari che corre lungo la recinzione che separa il **porto** dal viale C.Colombo e che è stato fatto oggetto di ammodernamento. La nuova opera, che darà maggiore impulso al trasporto via treno con riduzione delle emissioni nocive dei camion e positivi riscontri per l' ambiente, si integra e si completa grazie al lavoro svolto da Rfi che ha compiuto un importante intervento di manutenzione della linea che va dal **porto** di **Marina** di **Carrara** fino alla stazione di Massa Zona Industriale, migliorando quindi il collegamento di questo braccio che connette lo scalo con la linea ferroviaria nazionale. L' infrastruttura va inquadrata nel complessivo piano di ammodernamento della linea ferroviaria portuale che è già in corso anche alla Spezia, grazie ad importanti investimenti pubblici che consentiranno nell' immediato futuro un' integrazione delle manovre ferroviarie dei due porti dell' AdSP, con particolare beneficio per lo scalo di **Marina** di **Carrara**.

Nel corso dell' inaugurazione, il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani , che ha dichiarato il pieno sostegno della Regione al nuovo Piano Regolatore Portuale del **porto** di **Marina** di **Carrara** ha detto: "Quella di oggi è una tappa importante per l' idea di logistica fondata sulla cura del ferro. Il nuovo collegamento tra il **porto** di **Marina** di **Carrara** e il sistema ferroviario nazionale costituisce un vero e proprio salto di qualità per il futuro dello scalo e per tutto il territorio apuano. Sempre di più gli scambi commerciali passano e passeranno attraverso la valorizzazione delle linee ferroviarie. In questa prospettiva, la Regione Toscana continuerà nel suo impegno in linea con i contenuti dell' Accordo di programma iniziale". "Oggi è una giornata estremamente importante per il **porto** di **Marina** di **Carrara** - ha detto Il presidente dell' AdSP Mario Sommariva - perché la ripresa di piena efficienza della ferrovia, per un **porto**, è la garanzia di una prospettiva futura. Il traffico marittimo non può vivere e prosperare senza efficienti collegamenti ferroviari. La presenza oggi del presidente Giani è un segnale di attenzione che cogliamo con grande positività. È infatti solo attraverso l' intensa collaborazione con la regione Toscana che il **porto** di **Marina** di **Carrara** potrà decollare e diventare competitivo".



Il Tirreno

Livorno

AVVISATORE MARITTIMO: I DATI

Arrivate meno navi La ripresa non c'è ma neanche il crollo

LIVORNO. Da Capodanno fino alla fine di marzo sono arrivate nel **porto** di **Livorno** 1.360 navi: più di 15 al giorno. Insomma, il **porto** non è fermo ma neanche ha ripreso a correre. Parola dei dati dell' Avvisatore Marittimo, la "torre di controllo" che dalla Punta dei Piloti tiene sott' occhio il **porto**.

Dietro quella cifra c'è una buona notizia e una un po' meno. Il calo rispetto al primo trimestre dello scorso anno è poco più dell' 11%: dunque un robusto calo ma non una catastrofe, e questa è la buona notizia. Anche perché non è un segreto che la terza ondata autunnale di contagi aveva fatto tremare tutti: d' estate erano ripartiti gli ordinativi in nome della speranza che la pandemia fosse finita, quando ci si è resi conto che la fuoriuscita dai guai sarebbe stata ben più lunga del prevista si era diffuso il timore che ci si sarebbe trovati ad aver ingolfato i magazzini e perciò i traffici sarebbero crollati in inverno.

Non è stato così. Al tempo stesso, siamo di fronte a un nuovo trimestre con un segno "meno" che resta comunque marcato (più di undici punti): 172 navi in meno rispetto al gennaio-marzo 2020, un periodo in cui nelle ultime tre-quattro settimane avevamo già cominciato a fare i conti con i primi effetti dei decreti .

«Nel dettaglio - afferma Fabrizio Moniga - sono in calo del 9,5% le navi portacontaineri, lieve aumento per i traghetti (3,5%), stabili le navi che trasportano auto nuove, in calo le chimichiere del 5,5%».

In significativo aumento - si rileva - il "crude oil" sbarcato pari a oltre 889mila tonnellate (più 23%).

L' incremento si vede anche nelle petroliere arrivate: 14 nel primo trimestre di quest' anno, dieci nello stesso periodo del 2020. Aumenta del 22% anche lo sbarco di grano (36.981 tonnellate), in aumento del 5% anche le navi di cellulosa che hanno scaricato 468mila tonnellate di prodotto.

Sul fronte delle "autostrade del mare" un calo rilevante: giù del 37% le navi adibite a trasporto di semirimorchi mentre è calato di due terzi il numero di navi per il trasporto di gas (Lng) arrivate al rigassificatore: le quattro navi approdate al terminal off-shore che hanno scaricato 260mila tonnellate di Lng.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

la visita di guerrieri in confindustria

Neri: basta con le guerre, il lavoro e le imprese hanno bisogno di coesione

LIVORNO. Il ringraziamento che il presidente di Confindustria Piero Neri rivolge a Luciano Guerrieri, numero uno dell' Authority, non è solo una formula di cortesia e benvenuto per chi ieri mattina ha salito le scale del quartier generale degli industriali: Neri specifica di leggere in questo gesto la «disponibilità a collaborare in uno spirito di coesione fra tutte le parti sociali». Dirà poi: «La conflittualità deve sparire».

È così che torna a ripetere il mantra che, per la verità, hanno ripetuto un po' tutte le parti in causa, mentre a dirla tutta si sono moltiplicati gli scontri fra gli operatori. Fino ad arrivare a poco meno di una cinquantina di ricorsi al Tar negli ultimi due anni. Ce la farà Guerrieri? Sa comunque che è il primo compito che ha, come ha ripetuto nell' intervista al magazine del Tirreno, prima ancora di mettersi seduta sulla poltronissima di Palazzo Rosciano.

Guerrieri è stato accolto nella sede confindustriale da Neri insieme alla squadra di vicepresidenti e del consiglio generale al gran completo, segno dell' importanza che la parte datoriale ha attribuito alla visita del presidente dell' Authority: insieme a loro, numerosi imprenditori industriali e portuali, sia di Livorno che di Piombino.

La sottolineatura dell' esigenza della coesione si è avuta anche negli interventi successivi: è stata messa in evidenza dagli operatori la disponibilità delle imprese di fare la propria parte. Lo hanno ripetuto - viene riferito - «in un' ottica di coesione sociale indispensabile per traguardare il rilancio dell' economia, perché si rafforzino «lo spirito di comunità portuale, indispensabile per la competitività del nostro sistema».

Per Neri, contando su un territorio che ha una significativa presenza di industrie e manifatture di livello nazionale e internazionale, c' è bisogno di «uno sforzo corale di tutti» per uscire dal tunnel del Covid: in quel "tutti" c' è posto per il governo così come per le amministrazioni regionali e comunali, **Autorità di Sistema**, organizzazioni degli imprenditori e sindacati.

Guerrieri ha messo al centro, da un lato, l' impegno per «una propositiva e equilibrata azione di regolazione delle attività portuali» e, dall' altro, la volontà di dare sprint ai progetti infrastrutturali: c' è il progetto principale della Darsena Europa e ci sono quelli complementari relativi allo scavalco ferroviario per collegare porto e interporto o per il primo tratto della ss398 a Piombino.

Neri è tornato a ricordare il fatto che nei giorni scorsi a Palazzo Civico è stato sottoscritto il "patto per il lavoro". Occhi puntati sul lavoro (come fondamento della Costituzione) ma anche sui quattro pilastri indispensabili per mantenerlo e svilupparlo: governabilità, continuità di impresa, competitività e coesione sociale ma in un contesto fatto di «applicazione imparziale delle norme regolamentari e certezza del diritto» così come «regolazione corretta e stimolante della concorrenza» ma anche «sforzo corale di tutti per perseguire obiettivi di rinascita e sviluppo».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nuova collaborazione tra porto e industria

Livorno, incontro tra il presidente Guerrieri e Neri per sviluppare le infrastrutture come Darsena Europa, scavalco e strada 398

LIVORNO Primo incontro al massimo livello per il nuovo presidente dell'**Autorità del Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri con Confindustria e gli imprenditori industriali e portuali di Livorno e Piombino. C'era anche il loro presidente Piero Neri accompagnato dai vice presidenti e dai componenti del Consiglio Generale al completo. Sul tavolo tante le questioni: lavoro, sviluppo, competitività, digitalizzazione, Darsena Europa, la coesione sociale nei porti per superare ogni conflittualità. Tutto questo in un contesto come l'attuale condizionato dall'emergenza coronavirus. In apertura di riunione il presidente Neri ha detto: «Il nostro territorio vede la presenza di industrie e manifatture di livello nazionale e internazionale, di imprese importanti di servizi e di logistica. È così dovere di tutti portare un contributo al consolidamento del lavoro esistente e favorire nuove opportunità per la crescita dei traffici».

Neri ha ringraziato Guerrieri «per la disponibilità ad accettare il nostro invito che voglio leggere non solo come desiderio di conoscere Confindustria, ma anche come disponibilità a collaborare con tutte le parti sociali». Sempre Neri a proposito del lavoro ha ricordato che «in occasione della sottoscrizione in Comune a Livorno del 'Patto per il Lavoro' mi sono permesso di dire come il lavoro per essere mantenuto e sviluppato, deve avere come base quattro pilastri, ovvero governabilità intesa come governo, pianificazione, applicazione imparziale delle norme regolamentari, certezza del diritto; continuità di impresa, intesa come garanzia e salvaguardia indispensabile per assicurare buon lavoro e svilupparne di nuovo; competitività assicurata attraverso una regolazione corretta e stimolante della concorrenza, per rendere non solo le imprese più competitive ma rendere il porto, i sistemi porto-città, i nostri territori più attraenti per nuovi investimenti». Neri ha poi sottolineato l'ultimo pilastro: «La coesione sociale. È indispensabile uno sforzo di tutti per perseguire obiettivi di rinascita e sviluppo e non può passare se non da un rapporto sinergico fra porto, città e cluster portuale, logistico e industriale. La conflittualità deve sparire». Il presidente Guerrieri ha risposto assicurando il suo impegno «a dare impulso alle istruttorie in corso sia per il progetto della Darsena Europa, sia per i progetti complementari come quello dello scavalco ferroviario verso l'Interporto Vespucci e quello per il primo tratto della SS398 a Piombino».



L'Avvisatore Marittimo

Livorno

LIVORNO, PATTO PER IL LAVORO TRA LE BANCHINE E LA CITTÀ

A Livorno è stato sottoscritto un Patto per il lavoro, la competitività e la coesione sociale del sistema portuale città-porto che - ha spiegato l'assessora al Porto e integrazione porto-città del Comune, Barbara Bonciani, illustrando l'iniziativa - «ha lo scopo di avviare e sostenere un percorso di collaborazione fra Comune di Livorno e comunità portuale».



Piero Neri: "La conflittualità deve sparire"

Guerrieri incontra gli imprenditori nella sede di Confindustria Li-Ms

Elena Pozzoli

LIVORNO Ringrazio Luciano Guerrieri per la disponibilità ad aver accettato il nostro invito, che voglio leggere non solo come desiderio di conoscere l'attuale Confindustria Livorno-Massa Carrara, ma anche come disponibilità a collaborare in uno spirito di coesione fra tutte le parti sociali. È il saluto che il presidente Piero Neri ha rivolto al presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale nell'incontro di stamani nella sede della confederazione. Tanti gli imprenditori industriali e portuali, sia di Livorno che di Piombino presenti, insieme ai vice presidenti e ai componenti del Consiglio generale al completo. Al presidente Neri il compito di riassumere lo scenario della portualità di Livorno e di Piombino, sottolineando il contesto favorevole del territorio che vede la presenza di industrie e manifatture di livello nazionale e internazionale, di imprese importanti di servizi e di logistica. Da qui, ha voluto sottolineare Neri, deriva il dovere di tutti a portare il contributo al consolidamento del lavoro esistente, e favorire nuove opportunità per la crescita dei traffici. Nella speranza di uscire dalla pandemia ancora in corso è infatti quanto mai indispensabile lo sforzo corale di tutti: Governo, Amministrazioni Regionali e Comunali, Autorità di Sistema, Associazioni datoriali e Sindacati, per tracciare una strategia di rilancio e di sviluppo delle attività produttive mirate a creare occasioni di lavoro. Il presidente di Confindustria Li-Ms, ha ricordato che, in occasione della sottoscrizione del Patto per il lavoro la scorsa settimana, ha voluto ribadire come proprio il lavoro rappresenti la priorità su cui puntare: Mi sono permesso di sottolineare -ha detto Neri- come il lavoro, su cui si fonda la nostra Costituzione, per essere mantenuto e sviluppato, non può che avere come base quattro pilastri: governabilità intesa come governo, pianificazione, applicazione imparziale delle norme regolamentari, certezza del diritto; continuità di impresa ovvero garanzia e salvaguardia indispensabile per assicurare buon lavoro e svilupparne di nuovo. A questi Piero Neri aggiunge la competitività, assicurata attraverso una regolazione corretta e stimolante della concorrenza, per rendere non solo le imprese più competitive ma rendere il porto, i sistemi porto-città, i territori più competitivi ed attraenti per nuovi investimenti e la coesione sociale perchè in questo momento è indispensabile uno sforzo corale di tutti per perseguire obiettivi di rinascita e sviluppo e questo non può passare se non da un rapporto sinergico fra porto, città e cluster portuale, logistico e industriale. In sostanza -ha sottolineato- la conflittualità deve sparire! Nel processo di transizione digitale, ecologica, energetica, sociale ed economica in atto, la portualità assume un ruolo basilare come anello di una catena che comprende i porti, la logistica e l'industria. Per questo un ruolo fondamentale lo può e lo deve svolgere l'Autorità di Sistema come motore di sviluppo e di attrazione per nuovi investimenti nelle aree periportuali. Il presidente Guerrieri, da parte sua, ha ribadito l'impegno per una propositiva ed equilibrata azione di regolazione delle attività portuali e l'intenzione di dare impulso alle istruttorie in essere, sia per il progetto principale della Darsena Europa, sia per i progetti complementari come quello dello scavalco ferroviario verso l'Interporto Vespucci, e quello per il primo tratto della SS398 a Piombino. Dagli interventi che si sono succeduti è venuta la conferma che le aziende industriali e della logistica sono pronte a dare il loro contributo in un'ottica di coesione sociale indispensabile per traghettare il rilancio dell'economia, affinché possa



rafforzarsi lo spirito di comunità portuale, indispensabile per la competitività del sistema.



Shipping Italy

Livorno

Passo avanti per lo scavalco' tra porto di Livorno e interporto Vespucci

Fa un passo in avanti l'iter che porterà a collegare direttamente tramite ferrovia il porto di Livorno e l'interporto Vespucci di Guasticce, ovvero il cosiddetto scavalco' della linea Tirrenica Genova-Roma. Rfi ha infatti aggiudicato la progettazione esecutiva e l'esecuzione in appalto dei lavori. Il contratto, del valore di 19,925 milioni di euro, è andato a una Rti che vede la pisana Cemes Spa come mandataria (insieme a Bit Spa e Fontanini Ivano Snc come società mandanti). La data di conclusione dello stesso appalto è fissata al 1 dicembre 2022. L'intervento, secondo quanto aveva riferito dalla Regione Toscana al momento della firma per l'avvio dell'iter (tra lo stesso ente, l'allora Mit, Rfi, la **AdSp** del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto Vespucci, avrà un costo complessivo di 27 milioni di euro (con un finanziamento da parte della stessa Regione di 20,2 milioni) e si sostanzierà nella realizzazione di un ulteriore tratto di binario, lungo circa 1,5 km (circa 360 metri del quale realizzati su un viadotto costituito da 15 campate), che sovrappasserà la linea ferroviaria Tirrenica Pisa-Roma nell'ambito della stazione di Livorno Calambrone.



La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Storia illustrata di Piombino

LIVORNO Domani 15 aprile, a partire dalle 17 nell'ambito dei Giovedì del Port Center dell'**AdSP**, verrà presentato in modalità on-line un volume sulla storia di Piombino, edito da Pacini Editore e finanziato dalla Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci. Il libro, scritto da Marco Paperini, racconta la storia di Piombino tra il XIII e il XIX secolo in un percorso ricco di suggestioni che offre paesaggi impensabili e immaginifici (quelli lagunari piombinesi) e scorci storici di rara bellezza dedicati alla nascita della città intorno al porto di Falesia ed al suo sviluppo fino agli albori dell'età contemporanea. Tanti i personaggi di questa storia, dagli Appiani a Leonardo da Vinci, dalla bella Simonetta Cattaneo alla principessa Elisa Bonaparte. Il tutto arricchito da immagini inedite, alla scoperta di una Piombino sconosciuta ai più. Il libro verrà introdotto dal presidente dell'**AdSP** del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri. Parteciperanno all'evento l'assessore alla Cultura e al Turismo di Piombino, Giuliano Parodi, il direttore generale della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci, Fabrizio Mannari e la presidente della Fondazione Livorno Arte e Cultura, Olimpia Vaccari. Modera il dirigente responsabile dell'Ufficio Territoriale del Porto di Piombino, Claudio Capuano. Saranno presenti anche l'editore e l'autore. I Giovedì del Port Center è un programma di appuntamenti più o meno mensili, da ottobre a giugno, organizzati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale nell'ambito della programmazione generale del progetto Porto Aperto, un progetto di apertura dei porti del sistema alla cittadinanza ed ai turisti che nell'ultimo anno ha dovuto ricalibrarsi in versione on-line, mantenendo alto l'interesse per la scoperta dei luoghi e delle attività portuali del passato e del presente. Per la prima volta, i giovedì del Port Center si svolgerà a Piombino, nella sala riunioni della sede dell'Ufficio Territoriale del Porto che è uno dei sei porti del sistema dell'Alto Tirreno (Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia Isola) e l'occasione della presentazione del libro scritto da Marco Paperini si configura come la giusta partenza per una programmazione da sviluppare anche sul territorio piombinese ed elbano. Per assistere: <https://portaltotirreno.webex.com/portaltotirreno-it/j.php?MTID=m13a5fcdaf0b8a6d3c9e89dff7bbabc2>.



Recovery plan: «Ruolo centrale e più fondi per i porti»

DALL' **AUTORITÀ** Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino torna a sollecitare il Governo sul Recovery Plan e sulla necessità di riconoscere un ruolo più centrale ai porti, in particolare quelli come Civitavecchia maggiormente penalizzati dal lockdown delle crociere e dalla pandemia di Covid. Il numero uno di Molo Vespucci ribadisce come «il Pnrr rischia di essere un' occasione mancata per il rilancio della portualità nazionale e per fare dell' Italia la piattaforma logistica del Mediterraneo: un rischio reale se il Recovery plan su 208 miliardi destina ai porti 3 miliardi».

«Il Pnrr non pone oggi le basi di investimento vero aggiunge Musolino la ripartenza del Paese deve passare attraverso i porti che sono i cancelli di accesso di traffico di merci e passeggeri. Civitavecchia è il primo porto per crociere del Mediterraneo, il quarto/quinto al mondo. Da questo punto di vista, serve una maggiore attenzione rispetto a una politica di ristori e di sostegni. In questi mesi abbiamo dimostrato di avere una capacità organizzativa e gestionale importante prosegue Musolino le prime crociere sono ripartite in sicurezza da noi e non negli Usa o in un altro Paese. Se si pensa che la prima nave è partita con 137 passeggeri e ora siamo arrivati a 2000, parliamo di numeri non certo risibili ma molto incoraggianti. Questo vale per le crociere e vale per i traghetti che in questo periodo hanno garantito i collegamenti in continuità territoriale con la Sardegna e la Sicilia e non si sono mai fermati». Un appello al Governo che il presidente dell' Adsp non fa da solo. In campo a fianco a Musolino anche il presidente della sezione territoriale di Unindustria. «Il Pnrr è un' occasione storica per il rilancio del **Sistema portuale** italiano, un' opportunità che il Paese deve cogliere.

Allo stato attuale incalza Cristiano Dionisi - il Piano destina a tutti i porti italiani una cifra di circa 3 miliardi di euro: bisogna fare di più. Condividiamo pertanto l' appello per una maggiore attenzione verso la portualità italiana» Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

IL CASO Dopo l'intervento di Sergio Anelli anche l'associazione Archeologia Subacquea Speleologia rilancia la necessità di maggiore attenzione per la struttura

Asso: «Museo del mare in alto mare al Forte Michelangelo»

Il gruppo sollecita l'attuale amministrazione comunale: il progetto è partito e l'allestimento è quasi ultimato

Una situazione paradossale ed imbarazzante. Così Asso, Archeologia Subacquea Speleologia Organizzazione, dopo l'intervento di Sergio Anelli, interviene sul caso del Museo del mare in alto mare. «A noi di Asso sembrava l'uovo di Colombo dopo che Roma, nonostante debba gran parte della sua magnifica storia alla potenza navale, abbia sempre guardato le documentate proposte del Centro Archeologico Studi Navali e del Laboratorio di Archeologia Navale Sperimentale con la puzza sotto al naso oppure con interessi di breve periodo - hanno spiegato - proposta allora ripensata su Civitavecchia la cui storia dei luoghi, il Forte michelangioloesco inutilizzato e la presenza di migliaia di croceristi che spesso giravano in epoca pre-pandemica senza meta nella città, ne facevano una ubicazione favorevole sotto tutti i punti di vista». Asso ricorda quindi che dopo anni di tira e molla, autofinanziamento, e grazie al determinante supporto delle Guardia Costiera e dell'Autorità Portuale, il progetto è partito e l'allestimento quasi ultimato. «Peccato che l'attuale amministrazione comunale non sembra abbia grande interesse - hanno concluso - ci sembra molto strano che un'amministrazione non "cavalchi" un progetto già avviato che, tra i pochissimi, non preveda uso del suolo, richiesta di finanziamenti diretti o altro di quanto si possa immaginare. Siamo sicuri, quindi, che il buon senso prevarrà e speriamo che ciò avvenga presto per evitare che sia troppo tardi per il Museo, il Comune e Civitavecchia».



Musolino chiede più ristori Vado, polo europeo del caffè

Due ponti pericolanti bloccano le merci eccezionali a Chioggia

ALBERTO GHIARA GENOVA. I 3 miliardi su 209 assegnati dal Pnrr ai porti sono troppo pochi e non offrono le basi di investimento anticiclico vero per ripartire con capacità operative migliori, afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro- settentrionale, Pino Musolino. Musolino chiede anche che i ristori ai porti vengano dati sulla base delle perdite effettive subite da ognuno per il lockdown. Civitavecchia - ha aggiunto - è il primo porto per crociere del Mediterraneo, il quarto/quinto al mondo. Da questo punto di vista, serve una maggiore attenzione rispetto a una politica di ristori e di sostegni. Vado, silos per il caffè Sono partiti i lavori per la realizzazione a Vado Ligure del più grande deposito d'Europa di caffè. Lo sta realizzando il gruppo Pacorini all'interno dei 55 silos, che occupano un'area di 10 mila metri quadrati, un tempo utilizzati per i cereali della Ferruzzi. La struttura si trova in posizione strategica fra il nuovo terminal container di Apm Terminals e l'interporto Vio. I lavori sono partiti dopo cinque anni di trattative. L'investimento è di 20 milioni di euro. I silos, attualmente in disuso, verranno dotati di impianti specifici per il trattamento del caffè. Chioggia, i cantieri bloccano le merci I carichi di dimensione eccezionale non possono raggiungere il porto di Chioggia fino a data definire. L'allarme arriva da Tommaso Sitran (Associazione spedizionieri di Chioggia). Il tragico crollo del ponte Morandi nel 2018 ha fatto avviare una serie di controlli in tutta Italia, da cui sono emerse le cattive condizioni di due ponti che servono il porto di Chioggia, quello sul canale delle Trezze e quello sul Brenta. Oggi sono in corso lavori, con limiti all'attraversamento per i carichi oltre un certo peso. L' Anas - afferma Sitran - non ha nemmeno risposto agli appelli degli operatori portuali, cui sta a cuore essere messi a al corrente della data stimata entro la quale saranno finalmente completati i lavori di rinforzo. Monfalcone, escavo sospeso Si sono incontrati a Roma rappresentanti del ministero delle Infrastrutture, della Regione Friuli-Venezia Giulia, del Comune di Monfalcone e dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, per il rilanciare il progetto di escavo del canale d'ingresso del porto di Monfalcone. Al termine del tavolo sono state annunciate alcune soluzioni, ma nessuna pare essere definitiva. Alla riunione mancava il Provveditorato del Triveneto, da cui è partita la sospensione del progetto e che oggi è guidato da Cinzia Zincone, contemporaneamente commissario anche dell'Asp dell'Adriatico settentrionale. Al ministero si è parlato di ridurre il volume di fanghi da scavare, ma non è stato risolto il problema del mercurio che sarebbe presente nei sedimenti. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Porto, su dragaggi e opere procedure in tempi brevi

Giovannini, ministro delle Infrastrutture ha incontrato i presidenti delle Authority Patroni Griffi: «Proposte di buon senso e a costo zero per far crescere il Pil»

Ci sono tutte le condizioni per superare in modo condiviso e responsabile i ritardi che impediscono al porto di Brindisi di crescere e di affrontare la fase della decarbonizzazione che sta già provocando una consistente riduzione della movimentazione del combustibile destinato alla centrale Enel di Cerano. Nel corso di un incontro, organizzato in modalità telematica e presieduto dal ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini con i presidenti delle Autorità di sistema portuale, si è parlato di: semplificazione nelle procedure per la realizzazione delle opere portuale; coordinamento tra programmazione paesaggistica e pianificazione portuale; semplificazione delle procedure di Via (Valutazione impatto ambientale); deposito temporaneo dei materiali che provengono dai dragaggi e di semplificazione delle procedure collegate ai dragaggi; accelerazione degli interventi infrastrutturali di competenza delle autorità di sistema portuale.

Su indicazione del ministro 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 Giovannini ha sottolineato la necessità di un coordinamento delle iniziative delle Autorità portuali.

Le azioni di ripresa e resilienza, ha sottolineato, 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. Le proposte saranno analizzate da un gruppo di lavoro che coinvolgerà anche gli altri ministeri competenti. Nei giorni scorsi si è parlato di vari interventi per semplificare e omogeneizzare le procedure, anche per impedire che un ufficio periferico che partecipa alla conferenza di servizi per realizzare un'opera infrastrutturale del porto di Trieste si pronunci in modo diverso rispetto allo stesso ufficio che si pronuncia su un'opera analoga da realizzare a Brindisi. Tra le proposte anche quella della creazione di una Sovrintendenza nazionale dei beni culturali in grado di accelerare le autorizzazioni e che quindi sia composta da tecnici competenti e specializzati in quel tipo di opere.

Molto spesso i dubbi e le prescrizioni che vengono presentati dagli Uffici locali della Sovrintendenza sono conseguenza della propensione di alcuni funzionari a utilizzare la cosiddetta burocrazia difensiva, scaricando su altri responsabilità e decisioni impegnative e a volte rischiose proprio a causa della ferraginosità delle procedure e della complessità di leggi e regolamenti.

Un altro elemento importante al vaglio del ministero delle Infrastrutture è la esigenza di procedere alla realizzazione delle opere attraverso appalti integrati, soprattutto in questa fase in cui è necessario presentare progetti esecutivi per poter spendere le risorse del Recovery Fund in modo veloce e sicuro come chiede l'Europa.

Il ministro Giovannini ha sottolineato che sulle grandi opere bisogna dimezzare i tempi, ma per avere questi risultati bisogna collegare la fase della progettazione con quella dell'esecuzione delle opere e rafforzare gli uffici tecnici delle amministrazioni con l'assunzione di giovani, capaci di utilizzare al massimo competenza e tecnologia. La proposta



sulla semplificazione dei dragaggi presentata dalle Autorità portuali può avere un forte impatto nella velocizzazione delle opere a Brindisi. Proprio i



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

dragaggi, come ha sottolineato il presidente dell' Autorità portuale Ugo Patroni Griffi durante il webinar organizzato dal Propeller di Brindisi, sono insieme alla realizzazione di nuovi approdi a Sant' Apollinare, i problemi principali da affrontare per rafforzare la competitività e l' attrattività dello scalo. A proposito di semplificazione dei dragaggi, **Assoport** ha proposto al ministro Giovannini una nuova norma in materia di metodologia della caratterizzazione dei sedimenti, necessaria per definire la loro conseguente destinazione, ovvero il loro sversamento a mare, il loro conferimento in casse di colmata e simili, con riferimento alla necessità di provvedere a operazioni di dragaggio. Il regolamento di cui al decreto del Ministro dell' ambiente e della tutela del territorio e del mare 15 luglio 2016, n. 173, ha, infatti, introdotto le prove eco-tossico-logiche, con il giusto intento di rafforzare la tutela dell' ecosistema marino. La metodologia con la quale tali prove sono effettuate ha, tuttavia, bloccato di fatto quasi completamente le operazioni di dragaggio, stante la pressoché totale impossibilità di riallocare il materiale dragato. Occorre, quindi, procedere alla revisione delle linee guida relative alla metodologia di caratterizzazione, con riguardo soprattutto alle citate prove eco-tossicologiche, in modo da coniugare le corrette esigenze di tutela ambientale con le altrettanto corrette esigenze di sviluppo del sistema portuale nazionale, si spiega ancora nel documento di **Assoport**.

Patroni Griffi è speranzoso che le proposte possano dare i risultati che tutti considerano necessari per rafforzare la portualità. Si tratta di interventi semplici, a costo zero, che sono definiti attraverso valutazioni ragionevoli e che possono portare qualche punto di pil. Non possiamo perdere questa ulteriore occasione per semplificare le procedure di realizzazione delle infrastrutture e nel caso del porto di Brindisi di dotarlo in tempi quanto più possibile brevi di ciò che manca per fargli assumere quel ruolo che il centro studi Srm ha certificato durante il webinar del Propeller, ha concluso Patroni Griffi.

O.Mar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Traffico merci destinato a crescere Grimaldi porta una nuova Eurocargo

Il traffico dei ro-ro nel porto di Brindisi trova un ulteriore impulso attraverso l'entrata in linea di una nuova Eurocargo.

Ad annunciarlo è l'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, che attraverso una nota ha spiegato che dalla prossima settimana (ed in particolare dal 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.

L'ente **portuale**, in particolare, parla di due approdi settimanali, ogni martedì ed ogni giovedì: nel primo caso, la nave arriverà da Catania alle 11.30 per poi ripartire alle 14.30 verso Ravenna dopo aver scaricato tir e trailer; mentre nel secondo caso l'arrivo è previsto alle 17.30 per ripartire alle 19.30. In questo modo, pertanto, la linea marittima fa notare l'Authority - risulterà coperta giornalmente, per tutto l'arco della settimana dal lunedì alla domenica. Per l'Adspmam, inoltre, questa aggiunta conferma, per Brindisi, la forte acquisizione di un ruolo sia di short-sea-port (la consegna di merci via mare su un breve tratto di percorso) che di cross-sea-way (snodo cruciale di incontro e di attraversamento) nell'ambito dei collegamenti nazionali, comunitari ed ellenici, in particolare nell'ottica di un processo di riequilibrio della ripartizione modale dei traffici che si sta verificando a livello globale.

L'**Autorità di sistema** ricorda anche i dati che vedono il segmento dei ro-ro (acronimo di roll on-roll off, per trasporto di veicoli gommati e carichi) interessato da una fase evolutiva di crescita intensa.

Come già affermato dall'ente qualche giorno fa, i dati per il primo trimestre del 2021 dicono che, nonostante le restrizioni imposte dalla pandemia da Covid-19 32.958 mezzi pesanti sono passati dal porto di Brindisi, segnando un incremento del 17,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2019, considerato dall'Authority anno utile per una reale comparazione in considerazione dell'anomalia del 2020: nel dettaglio, sono quantificati in 4.720 i mezzi in più che hanno attraversato lo scalo adriatico.

Per quel che riguarda la nuova nave che entrerà in servizio tra qualche giorno, si parla di un'imbarcazione costruita nel 1999 e che ha una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4.400 metri lineari. Oltre a questo, la lunghezza di Eurocargo Valencia ammonta complessivamente a 195 metri, con garage auto e van. L'agenzia di riferimento, conclude l'ente **portuale**, è la Discovery Shipping srl di Brindisi.

Il presidente dell'**Autorità di sistema**, Ugo Patroni Griffi, rispondendo ad una sollecitazione del segretario della Cisl di Brindisi e Taranto Francesco Solazzo aveva anche parlato della sinergia su diversi punti che sta nascendo proprio con la città di Ravenna.

Patroni Griffi, in particolare, aveva accennato alla volontà di guardare ad altri porti adriatici per lo sviluppo brindisino: con lo scalo romagnolo, si parla di una sinergia per i porti green, a cui si aggiunge l'interlocuzione con il suo omologo dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico settentrionale (a cui appartiene la stessa Ravenna) per porre le basi di un accordo coordinato tra i due enti portuali, su temi come sviluppo industriale e turismo.

F.Tri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi cresce anche a marzo

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



Italia Oggi

Brindisi

Gabriele Lippolis (Confindustria) vuole fare della Puglia la Silicon Valley delle rinnovabili

Pronti per l'Hydrogen Valley

Al Meridione servono progetti concreti non solo risorse

CARLO VALENTINI

La Puglia deve diventare l'Hydrogen Valley d'Italia, cioè una Silicon Valley delle energie rinnovabili. Qui ci sono le capacità produttive e per così dire gli ingredienti, a cominciare dall'università e dal mondo della ricerca. Non a caso la Regione ha approvato una legge per favorire lo sviluppo dell'idrogeno e io credo fortemente nel futuro di questa fonte energetica pulita. Possiamo diventare protagonisti della transizione ecologica che già ha compiuto i primi passi con la cessazione in parte della produzione a carbone nelle centrali di **Brindisi** Nord e Cerano, con inevitabili conseguenze economiche e sociali, mi riferisco alla perdita di numerosi posti di lavoro diretti e indiretti (aziende di manutenzioni, di trasporto, aziende portuali).

Il compito che attende non solo le istituzioni locali e nazionali ma anche Confindustria è riuscire ad attivare progetti energetici innovativi e sostenibili che possano riequilibrare questa situazione e consentire ai giovani di rimanere in questo loro territorio per lavorare e costruirsi il futuro.

L'Hydrogen Valley può esserne la capofila. Inoltre ora siamo in attesa della valutazione di impatto ambientale da parte del ministero della Transizione ecologica per procedere alla decarbonizzazione totale della centrale Federico II per passare al gas, che è la fase intermedia, che deve portarci poi alle energie rinnovabili»: Gabriele Menotti Lippolis è il nuovo presidente (dal 7 aprile) di Confindustria **Brindisi** (350 associati per un fatturato di 4 miliardi di euro) e responsabile energia dell'associazione degli imprenditori per la Puglia. Ha 43 anni, è di Francavilla Fontana (**Brindisi**), sposato, ha una figlia di 3 anni, laurea in giurisprudenza. È a capo di un gruppo variegato che si occupa di settori green, turismo, organizzazione di eventi.

Domanda. Il governo sta facendo la sua parte per consentire al sistema produttivo di uscire dall'emergenza?

Risposta. Finora il governo si è impegnato soprattutto sull'emergenza sanitaria. Purtroppo si è cimentato marginalmente nell'affrontare il grande tema dello sviluppo dopo la pandemia. Occorrono provvedimenti in grado di dare respiro finanziario alle imprese, in gran parte stremate, e di metterle in grado di riprendere il cammino.

Poi sarebbe opportuno adottare finalmente misure di reale politica industriale, quelle di cui tanto si parla ma nella realtà non cambia poi nulla, dal costo del lavoro a quello dell'energia, alla banda larga, fattore di modernizzazione che deve riguardare l'intero paese, eliminando sperequazioni tra aree diverse.

Ancora: sarebbe più che mai opportuno individuare e sostenere i comparti con maggiori prospettive e possibilità di crescita. Inoltre c'è l'atavico problema della Pubblica amministrazione che non funziona, con gli iter autorizzativi talmente lenti che correremo il rischio di vedere ritornare al mittente le risorse del Recovery plan.

D. Dal Recovery plan cosa si aspetta?

R. La Puglia ha bisogno di risorse per sviluppare l'Hydrogen Valley, per superare la crisi del comparto aeronautico (colpito dalla pandemia), per finanziare una formazione professionale finalmente in grado di rispondere alle esigenze delle aziende e di farle crescere, per riqualificare il settore turistico.



Italia Oggi

Brindisi

D. Un turismo messo in ginocchio dal Covid.

R. Sì, e pensare che anche in Puglia prima della pandemia stava registrando un trend di crescita molto forte. Per recuperare il terreno perduto è indispensabile impegnarsi nella riqualificazione dell' offerta, che è un' esigenza generale lungo la Penisola e sulla quale tutti dovrebbero lavorare in sinergia. Si tratta di ottimizzare i servizi del territorio (collegamenti più veloci e agevoli, parcheggi, itinerari turistici ecc.), formare manager in grado di migliorare la cultura dell' ospitalità rivolta anche ai turisti stranieri, pianificare la destagionalizzazione.

D. Poi ci sono le ambizioni del porto di Brindisi.

R. Sarebbero quanto mai opportune una politica portuale e più in generale una politica dell' economia del mare, che non ci sono mai state, penalizzando le potenzialità delle nostre coste. Il porto di Brindisi è un asset non solo del territorio, ma del paese. Perciò bisogna completare con tempestività la sua infrastrutturazione. Zes (Zona economica speciale) e Zona Franca possono rappresentare una notevole opportunità di sviluppo e di attrazione di investimenti anche dall' estero, purché siano realizzate rapidamente, invece registro procedure troppo lente e tortuose. Per quanto ci riguarda, Confindustria Brindisi è già pronta ad attuare un programma di marketing localizzativo in cooperazione con Confindustrie territoriali del Nord Italia. Purtroppo dipendiamo dai tempi della politica e della burocrazia.

D. In che modo il sistema produttivo sta percependo la necessità di innovare?

R. La necessità di innovare è percepita ormai come un dato fisiologico e imprescindibile, diversamente si rischia la perdita di quote di mercato. L' innovazione non va intesa solo a livello tecnologico, ma anche come mentalità, cioè capacità di interpretare e anticipare i cambiamenti. In quest' ottica le piccole e medie imprese dovranno essere più disponibili a realizzare forme di aggregazione, penso alle reti di imprese, in modo da ottenere economie di scala fondamentali per competere.

D. Perché il Sud fatica ad attrarre investimenti?

R. Perché finora discussioni e rivendicazioni sono state circoscritte all' entità delle risorse finanziarie che spettano al Sud. Sono mancate la volontà e la capacità di progettazione.

Inoltre i lacci e laccioli della burocrazia rendono arduo spendere le risorse in arrivo e quindi si perde l' effetto volano che esse potrebbero avere su ulteriori investimenti. Se ci limitiamo a chiedere risorse e poi non le sappiamo spendere è ovvio che rimaniamo fermi.

E si tratta di un danno per tutti. Simulazioni della Banca d' Italia hanno dimostrato che un incremento degli investimenti produttivi pubblici al Sud pari all' 1% del suo pil determinerebbe un aumento dello 0,3% del pil del Centro-Nord. Bisogna investire, ma investire bene.

D. È un richiamo allo Stato?

R. Be', dopo decenni di privatizzazioni sembra arrivato il dietrofront, la stagione dello Stato nell' economia. Ma i campioni nazionali o europei non si creano a tavolino, si formano se vengono rispettate le regole del mercato. L' Italia, grazie all' impegno delle imprese e dei lavoratori, è il secondo paese manifatturiero d' Europa. Non dimentichiamocelo.

Il governo crei le condizioni per la crescita e per farci competere ad armi pari senza rincorrere illusori campioni a guida pubblica.

© Riproduzione riservata.

Brindisi Report

Brindisi

Porto: entra in linea una terza Eurocargo, sarà la Valencia di Grimaldi

BRINDISI - Si intensificano 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 a 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 e 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. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale commenta: "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 per cento rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020). 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo adriatico. 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**.

BRINDISIREPORT Attualità

Attualità

Porto: entra in linea una terza Eurocargo, sarà la Valencia di Grimaldi

Si intensificano i collegamenti Ro-Ro a partire dal prossimo 20 aprile, con due approdi settimanali: ogni martedì e giovedì

6 **Andazione**



I più letti di oggi

- La barca a vela della nazionale olimpionica di Brindisi
- Al Brindisi: arriva pubblica per l'acquisto di un nuovo garage
- Via al regista "Il re non si muove", ma solo dopo il "darkstar"
- Documentario scoperto nel mondo che attraversa la storia: "Adriatico"

BRINDISI. Si intensificano 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 a 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 e 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.

L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale commenta: "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 per cento rispetto allo

Il Nautilus

Brindisi

Porto di Brindisi: entra in linea una terza Eurocargo

Dal 20 aprile, la motonave Valencia di Grimaldi integra Eurcarga Scilia ed Eurocarga Catania sulla linea Ravenna - Brindisi- Catania, garantendo collegamenti tutti i giorni della settimana.

Redazione

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 Eurocarga a coprire la linea Ravenna -**Brindisi**-Catania, andando ad integrare le altre due Eurocarga 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. Eurocarga 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**.



Informazioni Marittime

Brindisi

Porto di Brindisi, terza nave Grimaldi nelle linee ro-ro

Dal 20 aprile "Valencia" si aggiunge a "Sicilia" e "Catania", portando i collegamenti rotabili a una frequenza giornaliera

Si intensificano i collegamenti ro-ro nel porto di Brindisi. Dal 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. Eurocargo Valencia è una ro-ro costruita nel 1999, ha una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4,400 metri lineari. È lunga 195 metri ed è dotata di un garage auto e van. L'agenzia di riferimento della nave è la Discovery Shipping di Brindisi. «Un'ulteriore conferma del ruolo sempre più forte di Brindisi quale short-sea-port e cross-sea-way 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», si legge in una nota dell'Autorità di sistema portuale del Adriatico Meridionale. «Il segmento rotabili - continua la nota - 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 per cento rispetto allo stesso periodo del 2019, anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020. 4,720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo adriatico».



La motonave Valencia di Grimaldi a Brindisi

Redazione

BRINDISI Fra una settimana esatta il porto di Brindisi vedrà una ulteriore intensificazione dei collegamenti ro-ro: dal 20 Aprile infatti 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. Eurocargo Valencia è una ro-ro cargo ship costruita nel 1999, con una capacità di carico di 160 semirimorchi, e disponibilità totale di 4.400 metri lineari. La nave arriverà ogni martedì da Catania alle 11.30 e lascerà il porto in direzione 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. La motonave Valencia permetterà così di coprire giornalmente la linea marittima, confermando il 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. Lo sviluppo del porto di Brindisi nel settore ro-ro è confermato dai dati del primo trimestre dell'anno: nonostante le restrizioni dettate dall'emergenza Covid, 32.958 mezzi pesanti sono passati dal porto, con un aumento del +17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, vista l'anomalia rappresentata dal 2020). Questo significa che 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo adriatico.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. The main article title is 'La motonave Valencia di Grimaldi a Brindisi'. Below the title, there is a sub-headline: 'Sarà la terza Eurocargo a coprire la linea Ravenna-Brindisi-Catania'. A large image of the ship 'Valencia' is displayed. To the right of the main article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Ricostruzione del ciclo integrale dell'acciaieria di Taranto', 'L'Italia protagonista mondiale della nautica da diporto', and 'La motonave Valencia di Grimaldi a Brindisi'.

Puglia Live

Brindisi

Porto di Brindisi: entra in linea una terza Eurocargo

13/04/2021 Dal 20 aprile, la motonave Valencia di Grimaldi integra Eurocargo Scilia ed Eurocargo Catania sulla linea Ravenna -**Brindisi**- Catania, garantendo collegamenti tutti i giorni della settimana. 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**.

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

The screenshot shows the Puglia Live website interface. At the top, there is a navigation menu with links for Home, Archivio, Appuntamenti, Rubriche, Visione, Best photo, and Contatti. Below the navigation, the article title "Porto di Brindisi: entra in linea una terza Eurocargo" is displayed with a date of 13/04/2021. The main text of the article is visible, detailing the arrival of the Valencia ship and the increase in traffic at the port. At the bottom of the screenshot, there is a small advertisement for "L'ultimo metodo per migliorare finalmente venuto alla luce" and a footer containing legal information and contact details for PugliaLive.net.

Shipping Italy

Brindisi

Potenziata con una terza nave la linea ro-ro Ravenna Brindisi Catania di Grimaldi

Dal 20 aprile la nave ro-ro Eurocargo Valencia di Grimaldi si aggiungerà a Eurocargo Sicilia ed Eurocargo Catania sulla linea Ravenna Brindisi Catania, garantendo collegamenti tutti i giorni della settimana. Lo ha reso noto la port authority pugliese spiegando che in questo modo si intensificano notevolmente i collegamenti ro-ro nel porto di Brindisi. 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 e 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. Fino a fine 2020 la shipping company partenopea condivideva questo traffico marittimo con Tirrenia Cin, che a sua volta l'operava in virtù della convenzione pubblica con lo Stato per la continuità territoriale marittima. Da quando il Governo ha deciso di non sovvenzionare più questa direttrice e Tirrenia Cin si è ritirata dalla rotta, Grimaldi ha avuto campo libero per aumentare la propria presenza operativa e commerciale. L'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale parla di 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, 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.



Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto Gioia Tauro, Furgiuele e Rixi (Lega): "Mancano 7,2 milioni per gateway ferroviario"

Catanzaro - "Risorse per il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro. Mancano all' appello 7,2 milioni di euro per i pagamenti residui dei fornitori, per il collaudo tecnico-amministrativo e dunque per il funzionamento concreto dell' infrastruttura, che permetterebbe di ridurre i tempi e semplificare le manovre tortuose - ma ad oggi inevitabili - necessarie per movimentazione, scarico, carico e sosta delle merci". Lo affermano i deputati della Lega, Domenico Furgiuele, componente della Commissione trasporti, ed Edoardo Rixi, responsabile del Dipartimento Infrastrutture e Trasporti del partito. "Abbiamo presentato un' interrogazione al ministro Giovannini - sostengono Furgiuele e Rixi - per sollecitare iniziative urgenti. Occorre recuperare il tempo perduto dal precedente governo e consentire all' **Autorità** portuale di realizzare un' opera necessaria e attesa, ma ad oggi completamente ferma. Attendiamo risposte rapide e concrete. Bisogna fare presto e bene".



Confindustria: il porto nel Piano di ripresa

GIOIA TAURO Il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio, ha chiesto ai parlamentari calabresi una «forte azione per l'inserimento nel Piano nazionale di ripresa e resilienza del **Porto di Gioia Tauro**, non presente nella bozza di Pnrr approvata nello scorso mese di gennaio e ora sottoposta alla valutazione delle Camere. Noi industriali reggini siamo preoccupati - ha evidenziato -. Su questo versante, al di là di qualche iniziativa, stupisce la mancanza di informazioni per l'opinione pubblica. Speriamo ovviamente di essere smentiti ma, a poche settimane dalla presentazione del Recovery Plan a Bruxelles, abbiamo il dovere di manifestare il timore che possa essere condizionato il percorso di inserimento del **porto** reggino in un atto strategico per il futuro del Paese, probabilmente destinato a determinare lo sviluppo del Mezzogiorno e dell'Italia negli anni a venire».

Il presidente Vecchio, che ha sottolineato «l'attenzione che il sistema nazionale Confindustria e quello regionale di Unindustria, sotto la presidenza di Aldo Ferrara, da mesi sta rivolgendo al Pnrr», auspica «un'azione determinata quanto risolutiva perché il rischio di veder tagliata fuori **Gioia Tauro** dalla partita del Recovery è tale da far ipotizzare una condanna definitiva al sottosviluppo per un territorio che non può mantenere inespresso all'infinito le proprie potenzialità, mentre nel resto d'Italia si corre. Nelle scorse settimane - ha aggiunto - il blocco del Canale di Suez ha arrecato danni ingenti all'economia mondiale e, in particolare, agli scali del Mediterraneo. Noi imprenditori pretendiamo, e mi assumo la responsabilità del termine forte che sto usando, una classe dirigente capace di comprendere le dinamiche del mercato e dell'economia a livello globale». Vecchio ha concluso auspicando «in tempi brevissimi un impegno concreto di tutta la politica reggina e calabrese per la Zes e le aree industriali».

d.l.

Il mancato inserimento rischia di pregiudicare il futuro del Meridione.



RECOVERY Non è inserito, sul gateway mancano fondi

Gli industriali strigliano la politica «Distratta sul porto di Gioia Tauro»

REGGIO CALABRIA - «Il tempo stringe e i segnali che arrivano non sono confortanti. Chiediamo una forte azione dei parlamentari calabresi per l'inserimento del **porto** di **Gioia Tauro** nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, non presente nella bozza di Pnrr approvata nello scorso mese di gennaio e ora sottoposta alla valutazione delle Camere». Lo afferma Domenico Vecchio, presidente di Confindustria Reggio Calabria.

«Noi industriali reggini proseguiamo Vecchio - siamo preoccupati. Su questo versante, al di là di qualche iniziativa, stupisce la mancanza di informazioni per l'opinione pubblica e per stakeholder, associazioni di categoria e parti sociali. Speriamo ovviamente di essere smentiti ma, a poche settimane dalla presentazione a Bruxelles del Recovery plan, abbiamo il dovere di manifestare il timore che possa essere condizionato il percorso di inserimento del **porto** reggino in un atto strategico per il futuro del Paese».

In una nota, Vecchio sottolinea «l'attenzione che il sistema nazionale Confindustria e quello regionale di Unindustria, sotto la presidenza di Aldo Ferrara, da mesi sta rivolgendo al Pnrr» e auspica «un'azione determinata quanto risolutiva perché il rischio di veder tagliata fuori **Gioia Tauro** dalla partita del Recovery è tale da far ipotizzare una condanna definitiva al sottosviluppo per un territorio che non può mantenere inespresso all'infinito le proprie potenzialità, mentre nel resto d'Italia si corre, anche per la particolare 'sensibilità' che la politica storicamente dimostra per altri scali come Genova e Trieste».

«Dispiace la distrazione della politica - sostiene ancora Vecchio - dai temi della portualità. Nelle scorse settimane il blocco del Canale di Suez ha arrecato danni ingenti all'economia mondiale e, in particolare, agli scali del Mediterraneo. Noi imprenditori pretendiamo, e mi assumo la responsabilità del termine forte che sto usando, una classe dirigente capace di comprendere le dinamiche del mercato e dell'economia a livello globale. In questo senso, auspico in tempi brevissimi un impegno concreto di tutta la politica calabrese per la Zes e per le aree industriali. Un impegno che non si limiti a note stampa di maniera».

«Risorse per il gateway ferroviario del **porto** di **Gioia Tauro**. Mancano all'appello 7,2 milioni di euro per i pagamenti residui dei fornitori, per il collaudo tecnico-amministrativo e dunque per il funzionamento concreto dell'infrastruttura, che permetterebbe di ridurre i tempi e semplificare le manovre tortuose - ma ad oggi inevitabili - necessarie per movimentazione, scarico, carico e sosta delle merci». Lo affermano i deputati della Lega, Domenico Furgiuele, componente della Commissione trasporti, ed Edoardo Rixi, responsabile del Dipartimento Infrastrutture e Trasporti del partito.

«Abbiamo presentato un'interrogazione al ministro Giovannini - sostengono Furgiuele e Rixi - per sollecitare iniziative urgenti. Occorre recuperare il tempo perduto dal precedente governo e consentire all'Autorità portuale di realizzare un'opera necessaria e attesa, ma ad oggi ferma».



La Nuova Sardegna

Cagliari

Classificazione del porto, via libera

Arbatax, il ministero apre sulla possibilità di attribuire la rilevanza economica

DI LAMBERTO CUGUDDA

Lo scorso 29 marzo, nel sito del Comune di Tortolì è stata pubblicata «l'adozione della determinazione relativa alla individuazione del numero delle autorizzazioni, del canone e della cauzione che le imprese autorizzate all'esercizio delle attività portuali nel porto di Arbatax, sono tenute a corrispondere per l'anno 2021». A richiedere la pubblicazione è stato l'assessorato regionale agli Enti locali, Servizio demanio e patrimonio e autonomie locali di Nuoro e Olbia -Tempio».

Come lo scorso anno, sono quattro le società autorizzate a operare nello scalo marittimo: in conto proprio, a operare è la Saipem (con il proprio stabilimento ndr), mentre «a operare per conto terzi sono la compagnia di Porto (compagnia portuale ndr) di Arbatax e la società Torchiani & C. Sas (che è agenzia marittima, anche Tirrenia ndr). Sono state confermate altresì, ex lege, fino al prossimo 31 dicembre, le autorizzazioni ex articolo 16 Legge . 84/94« per l'esercizio dei servizi portuali nel Porto di Arbatax rilasciate nell'anno 2020, così come di seguito indicate: società La Nuova Vedetta s.r.l.».

Lo scalo marittimo di Arbatax da troppi anni attende che vengano date chiare ed esaurienti risposte rispetto a diversi punti.

In primis che il porto venga finalmente classificato, così come è stato tante volte richiesto, anche ufficialmente, dalle istituzioni e dall'intero territorio, con in prima fila i sindaci e le organizzazioni sindacali. Ora pare che vi sia finalmente il via libera da parte del ministero competente, che consentirà di centrare un grande obiettivo dell'intera Ogliastra. La classificazione di Arbatax come porto di rilevanza economica nazionale, è condizione indispensabile per potere entrare a fare parte dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna.

Cosa auspicata più volte dal sindaco Massimo Cannas e anche dal consigliere regionale ogliastrino del Partito democratico, Salvatore Corrias.«Con la nuova classificazione e con l'ingresso nell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, - ha dichiarato più volte il consigliere dem - allo scalo marittimo di Arbatax potrà essere riconosciuto il suo ruolo reale nel sistema portuale dell'isola. Finalmente potrà beneficiare più agevolmente di interventi, di tipo infrastrutturale e non, per il suo potenziamento. Solo così potrà esserci il tanto atteso sviluppo e l'agognata crescita dello scalo. E con esso, dell'intero territorio ogliastrino».



VILLA SAN GIOVANNI L' elenco delle proposte per "Sud -Progetti per ripartire"

Richichi scrive al ministro Carfagna

In cima alle priorità dell' amministrazione comunale c' è ancora il Ponte sullo Stretto

VILLA SAN GIOVANNI -Il sindaco ff Maria Grazia Ri chichi confida d' incontrare Mara Carfagna e nel frattempo le invia l' elenco delle proposte per la città di **Villa San Giovanni** nell' ambito della campagna di ascolto e di raccolta "Sud -Progetti per ripartire" promossa dal ministro per il Sud e la coesione sociale. In cima alle priorità dell' attuale amministrazione comunale c' è ancora il Ponte sullo Stretto, un' opera che il centrodestra villese continua a inseguire con ostinazione da oltre un decennio. Scrive infatti Richichi nella missiva inviata alcuni giorni fa a Mara Carfagna: «L' amministrazione comunale esprime le seguenti proposte per lo sviluppo del territorio, anche al fine di risolvere gli annosi problemi di inquinamento, ambientale acustico ed atmosferico, che flagellano il territorio comunale da oltre 50 anni: 1) realizzazione del Ponte sullo Stretto; 2) realizzazione dei nuovi approdi a sud dell' attuale **porto** di **Villa San Giovanni** per evitare che il traffico leggero e pesante da e per la Sicilia entri nel tessuto urbano cittadino; 3) ristoro economico per il danno ambientale e per i disagi legati al traffico subiti dalla città negli ultimi decenni; 4) ampliamento della zona Zes portuale per ricomprendere la zona industriale, naturale retro **porto** della

città, al fine di godere delle agevolazioni fiscali e tributarie presupposto per lo sviluppo economico del territorio». A far da premessa alle quattro proposte una breve ma incisiva descrizione della città, con il sindaco ff che rivendica un ruolo di rilievo per **Villa** nel contesto del piano di sviluppo per il Sud: «**Villa San Giovanni**, per la posizione strategica che occupa sia in termini di intermodalità che di trasporti marittimi ferroviari ed autostradali, nonché per essere il luogo deputato per la realizzazione del Ponte sullo Stretto, riveste un ruolo di primo piano in ogni progetto che riguardi il collegamento stabile della Calabria e della Sicilia». Ecco perché **Villa**, prosegue Ri chichi, «intende partecipare come attore principale alle dinamiche di redazione, elaborazione e predisposizione dell' organico processo di sviluppo del Meridione che si sta portando avanti».

Pur dando la priorità al Ponte, il sindaco ff non manca di rimarcare al ministro Carfagna che a **Villa** da anni va in scena uno scempio legato proprio al progetto del Ponte, uno scempio che solo dopo 10 anni si comincerà a cancellare con l' inizio dei lavori per il mascheramento della variante di Cannitello e la riqualificazione del lungomare. «All' interno del nostro territorio sono state realizzate le opere propedeutiche alla realizzazione del Ponte, oggi abbandonate, come l' ecomostro di Cannitello, variante di superficie che è costata allo Stato 26 milioni di euro e che ha impattato in modo irreversibile sul nostro territorio». Per la prima volta, dunque, l' amministrazione ammette l' esistenza di un danno «irreversibile» e ciò significa che nemmeno il parco verde e il nuovo lungomare potranno fare miracoli. «Si ribadisce - termina così la lettera del sindaco Richichi - la disponibilità ad essere consultati per approfondimenti e chiarimenti. In particolare la scrivente avrebbe piacere a poter incontrare personalmente la ministra Carfagna».



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Niente hub, merci in fuga dal Mediterraneo

Logistica. Senza porti di Sicilia e Sud collegati tramite Ponte all'Alta velocità, gli operatori mondiali ora trasportano le merci su treno, fra Asia e Nord Europa. Ricorso delle Authority italiane alla Corte Ue contro l'eccesso di tasse e burocrazia

Michele Guccione/palermo. L'Ue concluderà il prossimo 5 maggio la consultazione pubblica per la revisione dei Regolamenti sui corridoi europei di trasporto rapido Ten-T stabiliti nel 2013, che sarà pubblicata il prossimo autunno. La consultazione riguarda anche il corridoio Helsinki-Malta che comprende l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, il cui mancato completamento arreca enormi danni alla Sicilia. Infatti, stanchi di attendere che l'Italia trasformi i porti del Sud in hub logistici mediterranei collegati all'Alta velocità per consegnare le merci nel Nord Europa, i principali armatori internazionali stanno fuggendo dalla rotta di Suez e investendo sulle nuove rotte baltiche e sul trasporto ferroviario Asia-Europa. Come riferisce il sito specializzato Shipmag riportando l'agenzia cinese Xinhua, «nel 2020 sulla rotta ferroviaria Cina-Europa hanno viaggiato 12.200 treni merci, che hanno trasportato 1,14 milioni di Teu, con un aumento rispettivamente del 50 e del 56% rispetto al 2019. Questi viaggi hanno collegato oltre 60 città cinesi con i Paesi europei». E l'incidente della "Ever Given" che ha bloccato il Canale di Suez ha ulteriormente sviluppato in questi giorni il nuovo asse. Infatti, i maggiori operatori mondiali di trasporto container, Maersk e Msc, hanno creato servizi misti nave-treno che, raccogliendo le merci nei porti di Giappone, Corea e Cina, le convogliano sui porti russi di Vostochniy e Vladivostok e da lì le trasportano in 13 giorni di treno fino a San Pietroburgo, da dove vengono smistate verso i principali hub del Nord Europa.

Sono flussi commerciali che vengono sottratti al trasporto via Suez e Italia verso il Nord, a causa di uno Stato che ha dirottato altrove i fondi necessari a completare l'Alta velocità da Salerno fino ad Augusta e Palermo e che ha ceduto a un'ideologia politica contraria ad una qualsiasi soluzione pur di mantenere i traghetti.

L'occasione per colmare questo gap è il "Recovery Fund", ma prima il governo Conte e ora l'Esecutivo di Mario Draghi hanno messo in secondo piano il completamento dell'Alta velocità fino in Sicilia (Stretto di Messina incluso) e la necessità di un poderoso investimento sullo sviluppo dei porti che attragga al Centro e al Sud le navi in transito da Suez.

Di fronte a questo graduale svuotamento di rotte, i porti italiani si sono ribellati contro l'eccesso di tasse e di burocrazia che frena le ordinarie attività e qualsiasi iniziativa di sviluppo e che allontana gli armatori a causa degli alti costi e della mancanza di competitività. Su iniziativa di Pasqualino Monti (nella foto), presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, le Authority si sono rivolte alla Corte di giustizia europea, con un ricorso presentato a fine marzo dagli avvocati Francesco Munari, Gian Michele Roberti, Stefano Zunarelli e Isabella Perego, chiedendo l'abbattimento del regime fiscale e l'introduzione di semplificazioni "spinte". «A prescindere dall'esito del ricorso - ha detto Monti in un video - mi auguro che l'Italia dia subito risposte a questa enorme esigenza di cogliere le opportunità che vengono dal mare prima che sia troppo tardi, predisponendo già ora tutte le semplificazioni che servono per sbloccare gli ingenti investimenti necessari a rendere velocemente fruibili, digitali, competitivi e "green" i porti del Paese».



Il neoministro Enrico Giovannini ha convocato la Conferenza delle Autorità portuali e **Assoport**. Nell' incontro sono stati definiti il Regolamento per coordinare le scelte strategiche delle Authority sugli investimenti e la road map da maggio a luglio su cui coordinare il "Recovery Plan" e lo sviluppo



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

delle Zes, dell' intermodalità e della connessione con la rete di trasporto. Ma anche in questa occasione **Assoporti** ha presentato un dossier in dieci punti chiedendo, anzitutto, le semplificazioni. Ora si attendono fatti concreti.

Zes e intermodalità, la roadmap dei porti

Roma. Una roadmap dei lavori da qui al 31 luglio, puntando su Zone economiche speciali, intermodalità e connessione tra i porti, stringendo i tempi a maggio per organizzare le risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che il governo invierà a Bruxelles entro aprile. Su queste nuove basi poggia la Conferenza delle Autorità di sistema portuale, che si è riunita ieri presieduta dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini. Durante l'incontro è stato definito il Regolamento della Conferenza, che ha il compito di «coordinare e armonizzare a livello nazionale si legge in una nota del dicastero - 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». «Le azioni di ripresa e resilienza ha affermato Giovannini devono trasformare e rilanciare il sistema dei porti in chiave di sostenibilità. Le zone economiche speciali 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 portuali. Proposte che saranno analizzate da un gruppo di lavoro che coinvolgerà anche gli altri ministeri competenti.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Focus

Mezzo miliardo per rinnovare i traghetti italiani

Roma. Positive indicazioni dalla sessione plenaria organizzata dal ministero delle Infrastrutture guidato da Enrico Giovannini. Ammonterebbe a mezzo miliardo di euro il fondo per il rinnovo e il refitting della flotta traghetti italiana, la principale novità scaturita dalla riunione che si è occupata del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Accogliendo le istanze di Assarmatori, Giovannini e struttura tecnica di missione del dicastero hanno messo sul tavolo queste risorse, condividendole con il ministro della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, nell'ambito delle manovre per migliorare il trasporto pubblico locale, in cui rientrano anche i collegamenti con le isole italiane. Il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha ribadito la necessità di concentrare le risorse che si renderanno disponibili con il PNRR su quegli interventi che consentano al sistema logistico e al trasporto di compiere «un vero salto di qualità nella direzione dell'efficienza e della sostenibilità». Fra questi figurano gli incentivi al trasporto marittimo, tra cui appunto il rinnovamento della flotta, migliorandone le performance ambientali, incrementando l'occupazione e la produzione industriale, in particolare nella navalmeccanica e nella filiera dei fornitori. Messina ha chiesto anche un coordinamento degli interventi pubblici prioritari sull'elettificazione delle banchine portuali, che permette l'allaccio energetico delle navi in sosta - il cosiddetto cold ironing - permettendole di spegnere i motori e abbattendo così le emissioni di gas serra nelle città portuali. Per questo sarebbe necessario un adeguamento tecnico delle navi (plug-in, vattaggio, etc.) che a quelle banchine faranno sistematicamente scalo, in particolare sui traghetti per le isole e in generale sul cabotaggio.



Conferenza Nazionale delle Autorità portuali: nella riunione telematica fissata road map dei lavori

(FERPRESS) - Roma, 13 APR - Presieduta dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, si è riunita ieri in modalità telematica la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema portuale. L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



Informazioni Marittime

Focus

Zes, intermodalità e piano opere. La roadmap delle autorità portuali

L'ultima Conferenza dei porti italiani si coordina in vista della consegna del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Un cronoprogramma dei lavori da qui al 31 luglio, puntando su Zone economiche speciali, intermodalità e connessione tra i porti, stringendo i tempi a maggio per organizzare le risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che il governo invierà a Bruxelles entro aprile. Su queste nuove basi poggieranno le prossime riunioni della Conferenza delle Autorità di sistema portuale, il cui ultimo appuntamento è stato ieri, presieduto dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini. Durante l'incontro è stato definito il Regolamento della Conferenza, che ha il compito di «coordinare e armonizzare a livello nazionale - si legge in una nota del dicastero - 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». «Le azioni di ripresa e resilienza - ha affermato Giovannini - devono trasformare e rilanciare il sistema dei porti in chiave di sostenibilità. Le zone economiche speciali 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 portuali. Proposte che saranno analizzate da un gruppo di lavoro che coinvolgerà anche gli altri ministeri competenti. - credito immagine in alto.



«AAA Sistema portuale cercasi»

di Redazione Port News

«Il vero problema è la mancanza di visione». Al netto degli effetti che la querelle con l' Ue in materia di tassazione dei porti (più politica che giuridica) avrà sul modello di Governance delle Autorità di Sistema Portuale, sarà necessario riprendere in mano le sorti del Sistema Portuale Italiano e rendere esecutivo quel Piano Nazionale Generale della Logistica e della Portualità che data ormai dieci anni. E' questo il punto di vista che il direttore generale di Assiterminal, Alessandro Ferrari, ha espresso nel corso di un webinar organizzato dall' Università Mercatorum e dedicato ai Terminal Portuali in Italia. Rispondendo a una domanda dell' avvocato Davide Maresca - che presso l' Università Mercatorum ha l' incarico di direttore scientifico del Master in European Transport Infrastructures Law and Economics - Ferrari ha specificato che i canoni concessori cubano allo Stato 800 milioni di euro all' anno. «Se anche venissero tassati, la cosa non dovrebbe costituire un problema di tenuta economica per gli Enti di Governo dei Porti e tantomeno essere riversata sull' utenza terminalistica». I danni principali sono semmai provocati «dalla mancanza di visione, dalla mancanza di trasparenza (Regolamento concessioni) e di strumenti (UIRNET?) di cui soffre l' Italia, un Paese i cui porti non sono ancora riusciti a recuperare i volumi movimentati nel periodo ante crisi finanziaria del 2008». Per il dg di Assiterminal, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile sembra si stia muovendo nella direzione giusta: «Consideriamo positivamente la decisione del Dicastero di calendarizzare in modo serrato le prossime riunioni delle Conferenze di Coordinamento delle AdSP. E' un segnale di attenzione che mancava da tempo: ci aspettiamo ora anche un coinvolgimento dei partner produttivi e l' accoglimento delle nostre istanze». Ma non è sufficiente: «I porti hanno bisogno di rilanciarsi sul piano della competitività internazionale. La collocazione geografica in un mercato strategico come quello del Mediterraneo da sola non basta a garantirci un surplus di rendita commerciale nei confronti degli altri competitor». Per Ferrari è arrivato il momento di riempire di contenuti il "nuovo corso" avviato dalla Riforma Delrio: «I Sistemi Portuali sono rimasti tali solo sulla carta. Serve una strategia di sviluppo, strumenti e modalità organizzative di lungo periodo che consentano agli scali portuali di agganciare realmente le Reti Trans-Europee e di far produrre ricchezza sul territorio nazionale».



Riunione della Conferenza Nazionale delle Autorità portuali, fissata road map lavori

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. 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.



I trasporti nell'era del post-Covid-19

13 apr 2021 Focus Marittimo e Trasporti I trasporti nell'era del post-Covid-19
La pandemia ha fatto emergere l'inadeguatezza di alcune norme che toccano il settore che ha consentito al sistema Paese di reggere nei mesi segnati dalla crisi economico-sanitaria ma che è stato anche quello più duramente colpito. La pandemia ha fatto emergere l'inadeguatezza di alcune norme che toccano il settore dei trasporti, oggetto del Focus Speciale pubblicato da TopLegal, nel mezzo del momentaneo "congelamento" di misure gestionali più drastiche, sospese per ragioni emergenziali (si pensi al blocco dei licenziamenti), ma necessarie per la sopravvivenza dell'impresa. A partire dalle norme sul lavoro a termine e in somministrazione, le quali, secondo gli esperti sentiti da TopLegal, non sono coordinate con la natura temporanea delle commesse che muovono il comparto e che pertanto richiederebbero una maggiore flessibilità e, quindi, un ulteriore intervento di riassetto legislativo. Il settore dei trasporti ha consentito infatti al sistema Paese di reggere nei mesi segnati dalla crisi economico-sanitaria di Covid-19, ma anche è stato quello più duramente colpito. È il caso, soprattutto, del segmento del trasporto passeggeri, aereo, su gomma e ferrovia, che ha subito una drastica riduzione dell'operatività, con cali a doppia cifra percentuale in termini di mobilità (-50% secondo Confcommercio-Conftrasporto), a fronte di una tenuta del settore merci (-18,7%). Le norme di contrasto alla diffusione del coronavirus hanno fatto lievitare i costi della sicurezza, inediti dal rispetto dei protocolli, trasfusi nell'ambito dei piani operativi di sicurezza. A questo si è aggiunto negli scorsi mesi anche una minore produttività delle maestranze nel comparto, a seguito delle inefficienze indotte dal rispetto dei protocolli operativi, dalle ripetute assenze connesse ai contagi e dalle conseguenti sospensioni dell'attività per isolamento dei soggetti venuti in contatto, dalle analisi e dalle sanificazioni. Oltre alla gestione dell'emergenza economico-sanitaria, il comparto ha dovuto adeguarsi anche alle diverse novità emerse sul fronte istituzionale e normativo, a livello nazionale e internazionale. L'8 marzo 2021 è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il regolamento di organizzazione del nuovo Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims), previsto nel Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 191/2020, che prevede la creazione di un nuovo dipartimento in aggiunta ai due precedenti e al Corpo delle Capitanerie di porto/Guardia Costiera, per potenziare la capacità di programmare e realizzare infrastrutture e sistemi a rete sostenibili. In questo nuovo contesto di politica economica, ambientale e di organizzazione amministrativa andranno valutati e assistiti i progetti imprenditoriali nel settore dei trasporti e delle relative infrastrutture. Come, ad esempio, quello recentemente annunciato dal Mims e dalla Città Metropolitana di Roma di ripristinare la piena navigabilità del Tevere, dalla foce fino al limite settentrionale della Capitale, compreso il tratto metropolitano. Nel settore sta assumendo una maggiore rilevanza anche il tema dell'applicazione del D.lgs. 231, a seguito dell'evoluzione della società secondo schemi sempre più complessi, anche in ragione dell'innovazione tecnico scientifica, che ha prodotto sul piano della legislazione norme di compliance in settori sensibili anche per la vita delle imprese del settore trasporti. Nel comparto marittimo, in particolare, l'ampliamento dell'ambito territoriale di competenza delle Autorità di sistema portuale e la necessità di tutela degli operatori portuali ha condotto negli ultimi anni talora alla necessità di rivedere la forma dell'affidamento delle aree

TopLegal dal 2004 il mercato legale



portuali. In vari casi, infatti, le aree dei porti regionali interessate non sono qualificate come beni del demanio marittimo e sono utilizzate da parte degli operatori sulla base di contratti di diritto privato. A livello di commercio internazionale, si segnala infine la revisione, in vigore dal 1° gennaio 2020, degli Incoterms, che costituiscono



TopLegal

Focus

il sistema convenzionalmente più utilizzato nello stabilire con chiarezza ruoli e oneri di acquirenti e venditori. Sono regole atte a identificare in modo univoco la ripartizione dei costi connessi al trasporto della merce e il momento in cui avviene il passaggio dei rischi e delle responsabilità dal venditore al compratore.

Shipping Italy

Focus

La sfide da affrontare e le criticità da risolvere dopo la pandemia

Guido Nicolini presidente Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica)

La consistente contrazione della produzione industriale nazionale (-11,4 per cento) e le limitazioni imposte dalla crisi pandemica hanno prodotto pesanti ripercussioni sulla logistica italiana, con effetti su tutte le modalità di movimentazione delle merci. Considerato che i traffici internazionali sono stati il traino dell'economia italiana nell'ultimo decennio, la forte contrazione tendenziale (esportazioni -9,7 per cento e importazioni -12,8 per cento) non poteva che ripercuotersi sul prodotto interno lordo nazionale. Il trasporto ferroviario ha dimostrato di essere la modalità più resiliente riuscendo a contenere la contrazione. L'aereo ha risentito più di tutte le altre modalità delle limitazioni agli spostamenti imposti per contenere il dilagare della pandemia. L'azzeramento degli aeromobili di lungo raggio operanti sui voli intercontinentali passeggeri (cargo belly), ha costretto il mercato a rispondere con l'attivazione di voli full cargo e con un'ulteriore accelerazione del traffico courier legato al già esistente trend di crescita dell'eCommerce. Tali crescita hanno solo parzialmente sopperito alle consistenti contrazioni. I porti italiani mostrano un quadro molto differenziato a seconda delle differenti tipologie di traffici analizzate: si passa dalla leggera crescita del traffico contenitori al quasi totale azzeramento del traffico crocieristico. Il dato dei contenitori movimentati nel 2020, si compone della crescita del transhipment, grazie alla brillante performance di Gioia Tauro che sopperisce le contrazioni in tutti gli altri scali nazionali, e della riduzione dei traffici di destinazione finale. Da segnalare il dato in controtendenza di Trieste che cresce del +1,9 per cento e di Napoli che, nonostante la contrazione, si pone ben al di sopra della media nazionale. Più consistenti le perdite nelle rinfuse sia liquide che solide. Nelle prime si riscontrano forti flessioni nei porti tirrenici del nord e a Cagliari, mentre Trieste e Venezia presentano riduzioni di volumi inferiori alla media nazionale. La riduzione delle rinfuse solide si attesta al -17,4 per cento: da segnalare il porto di Taranto che con una riduzione del -9,6 per cento fa meglio della media nazionale. Il traffico rotabile si attesta al -7,2 per cento, dato che racchiude la crescita degli scali insulari e le consistenti contrazioni del mar ligure occidentale e del tirreno settentrionale. Le limitazioni agli spostamenti delle persone hanno portato a un consistente ridimensionamento dei passeggeri in transito, con una contrazione cumulata per tutti gli scali nazionali, del -42,8 per cento ed un quasi completo azzeramento dei traffici crocieristici (-94,6 per cento). Tutti questi elementi, tanto differenziati tra loro, così fortemente articolati a seconda della tipologia merceologica in esame, così diversi addirittura dentro il singolo scalo tra diverse banchine a diversa vocazione, fotografano l'impossibilità di scattare una fotografia nitida di come dal punto di vista dei freddi numeri - la crisi Covid abbia impattato sul Sistema Portuale nazionale. Molto più interessante sarebbe invece allargare lo sguardo a rilievi di carattere politico trasportistico, infrastrutturale, strategico, istituzionale. La necessità di completare la Riforma Delrio ne esce rafforzata o no alla luce degli effetti della pandemia economica sui nostri scali? È forse il caso di affrontare i temi Ber (Block Exemption Regulation), gigantismo navale e integrazioni verticali con occhi diversi dopo aver vissuto impennata dei noli, carenza dei contenitori e blank sailing? La crisi delle catene di forniture internazionali indurrà a una qualche forma di reshoring anche logistico, oltre che manifatturiero? Sono certo che su questa testata, nelle prossime settimane, si potrà riprendere un dibattito serio su queste e molte altre questioni.



Occorre un piano nazionale sulla resilienza portuale

Luigi Merlo presidente Federlogistica

Il 2020 ha rappresentato un anno straordinario anche per i porti italiani, portando tra l'altro l'opinione pubblica alla piena consapevolezza del ruolo essenziale svolto dal sistema portuale, e dallo shipping in generale, sia per l'economia del nostro Paese sia per molti aspetti, anche pratici, della nostra vita quotidiana. Grazie al buon funzionamento dei nostri scali sono stati infatti garantiti l'approvvigionamento di tutti i prodotti e la circolazione delle merci fino all'arrivo nelle nostre case. I traffici sono sensibilmente diminuiti nella prima parte dell'anno, ma a partire da giugno abbiamo assistito a una graduale ripresa dei volumi. L'impatto più negativo è stato registrato nel trasporto passeggeri, nei collegamenti con le isole finalizzati ai trasporti turistici e, naturalmente, nel settore delle crociere. Nell'anno che avrebbe dovuto registrare un ulteriore record di presenze, il turismo crocieristico ha registrato invece un crollo superiore al 90%. Il settore ha dimostrato comunque notevole resilienza e una spiccata capacità di reazione, essendo stato l'unico capace di ideare e di mettere in pratica un Protocollo sanitario realmente in grado di garantire la sicurezza sulle navi. Anche le commesse non sono state revocate, mentre i terminal crociere hanno retto un impatto durissimo. Il 2020 è stato anche l'anno che ha visto esplodere in Italia l'e-commerce, facendo registrare importanti segnali di crescita nel traffico merci per ferrovia. Il 2021, che ha già dovuto affrontare una situazione di particolare tensione dovuta alla temporanea chiusura del canale di Suez, segnerà sicuramente una fase di recupero dei volumi in numerosi comparti, ma in quest'ottica appare sempre più necessaria un'accelerazione delle iniziative da parte del Governo. Molte decisioni, alcune delle quali sospese o rinviata da tempo, non possono più attendere. Mi riferisco, in particolare, alla nomina dei presidenti delle **AdSP**, alle nuove procedure per i dragaggi, al regolamento delle concessioni ex art. 18, alla necessaria accelerazione dei piani regolatori portuali e all'urgenza di introdurre norme di semplificazione burocratica e amministrativa. Non è purtroppo sufficiente modificare il nome di un ministero per imprimere una reale svolta sull'importantissimo tema della sostenibilità. Occorre un piano nazionale sulla resilienza portuale che affronti gli effetti del cambiamento climatico. Il 2021 sarà inoltre l'anno in cui sapremo se l'Europa vorrà insistere sulla tassazione a carico delle **AdSP**, valutando adeguatamente gli effetti che la decisione potrebbe generare sul nostro sistema portuale. L'anno in corso dovrebbe far registrare anche un incremento del trasporto ferroviario e un potenziamento dell'intermodalità. Rimangono aperte, poi, numerose questioni: dall'attivazione dello sportello unico doganale all'effettivo processo di digitalizzazione, la cui armonizzazione è ben lungi dall'essere realizzata. Vi sono situazioni per certi aspetti clamorose che attendono una soluzione da anni, la più rilevante delle quali riguarda il porto di Venezia. L'entrata in funzione del Mose ha contribuito a rendere ancora più palesi sia gli errori sia la mancata assunzione di decisioni: dall'erronea progettazione della conca di navigazione al continuo spreco di risorse pubbliche per inutili concorsi di idee, volti solo ad allontanare le necessarie assunzioni di responsabilità. L'assenza di una strategia nazionale per individuare una nuova missione per il porto di Cagliari, il ciclico ripetersi di proposte assurde per la realizzazione di nuovi terminal container, a fronte di una sovraccapacità e di un mercato che, al netto di quanto accaduto nel 2020, è sostanzialmente fermo da anni. Il 2021 porterà anche un ricambio al vertice del Comando Generale delle Capitanerie, ma è auspicabile che esso avvenga in una continuità d'impostazione e nel rispetto dello stile che ha contraddistinto l'operato dell'ammiraglio Giovanni Pettorino. Nella gestione di moltissime emergenze, affrontate in maniera efficace e risolutiva, l'Ammiraglio Pettorino ha sempre





Shipping Italy

Focus

l'intero settore marittimo. La crisi post-pandemia ridisegnerà nuovi equilibri economici e geopolitici, soprattutto in un settore globalizzato come il nostro. Per questo l'auspicio è di non perseverare in dibattiti spesso autoreferenziali e provinciali, determinati anche dall'atavica frammentazione d'interessi e dalle limitate dimensioni aziendali che sovente gestiscono piccole rendite di posizione, bensì di lavorare tutti insieme per far crescere le aziende e metterle in condizioni di competere in un mercato sempre più competitivo.

Shipping Italy

Focus

Le tre A del lavoro portuale nel 2020: Aiuti, Autoproduzione e Avanguardia

Nell' Annus Horribilis dell'economia italiana e nazionale anche la portualità ha accusato il colpo della precaria situazione sanitaria che da più di un anno sta attanagliando il paese. L'inasprimento degli effetti del Covid-19 sta palesando anche nel settore portuale (che merita un giusto riconoscimento per aver garantito gli approvvigionamenti indispensabili al Paese) una progressiva e rilevante diminuzione dei volumi in tutta la nazione e di conseguenza una diminuzione delle occasioni di occupazione che per le sole Compagnie Portuali possono essere stimati in un centinaio di migliaia di giornate di lavoro in meno. Va sottolineato che il verificarsi di situazioni (purtroppo non inconsuete nei porti italiani) di notevole riduzione dei traffici portuali espone il soggetto abilitato ai sensi dell'art.17 alle difficoltà insite nella sua stessa natura di mero fornitore di lavoro portuale temporaneo. Infatti la tariffa, stabilita dalle Autorità di Sistema Portuale quale corrispettivo per la fornitura di lavoro po

Luca Grilli presidente Ancip (Associazione Nazionale Imprese Portuali)

ITALY Edizione 2021 Le tre A del lavoro portuale nel 2020: Aiuti, Autoproduzione e Avanguardia nell' Annus Horribilis dell'economia italiana e nazionale anche la portualità ha accusato il colpo della precaria situazione sanitaria che da più di un anno sta attanagliando il paese. L'inasprimento degli effetti del Covid-19 sta palesando anche nel settore portuale (che merita un giusto riconoscimento per aver garantito gli approvvigionamenti indispensabili al Paese) una progressiva e rilevante diminuzione dei volumi in tutta la nazione e di conseguenza una diminuzione delle occasioni di occupazione che per le sole Compagnie



Portuali possono essere stimati in un centinaio di migliaia di giornate di lavoro in meno. Va sottolineato che il verificarsi di situazioni (purtroppo non inconsuete nei porti italiani) di notevole riduzione dei traffici portuali espone il soggetto abilitato ai sensi dell'art.17 alle difficoltà insite nella sua stessa natura di mero fornitore di lavoro portuale temporaneo. Infatti la tariffa, stabilita dalle Autorità di Sistema Portuale quale corrispettivo per la fornitura di lavoro portuale temporaneo, dovrebbe costituire il risultato di un'analisi dei costi del soggetto interessato e, parametrata su un determinato numero di avviamenti annuali, dovrebbe garantire il raggiungimento di un equilibrio economico (si ricorda che l'impresa di cui all'art.17 non ha scopo di lucro); sta di fatto, però, che la riduzione del numero di avviamenti al di sotto di tale soglia, soprattutto se prolungata e consistente, unitamente al fenomeno (diffuso in alcuni porti) dell'inadeguatezza strutturale della tariffa, fa venire meno il prefato equilibrio ed espone le Compagnie Portuali a reiterate situazioni di disagio economico-finanziario. A ciò aggiungiamo che nei giorni di mancanza di lavoro, mentre il lavoratore non avviato beneficia dell'indennità di mancato avviamento, l'impresa ex art. 17 non è in grado di coprire i costi del lavoro e gestionali e deve comunque sostenere anche in caso di mancanza delle occasioni lavorative. In queste situazioni critiche, dunque, l'unica soluzione per garantire la sopravvivenza del soggetto ex art.17 e la conseguente capacità di assicurare al porto la flessibilità professionalizzata può essere rappresentata dal ricorso alle misure volte a garantire l'equilibrio economico-patrimoniale di tali imprese essenziali per la competitività di un porto. Oggi questo equilibrio si è provato a trovarlo anche all'Art.199 comma 1 lett.b) del decreto legge 34, uno strumento di emergenza che però ancora non ha ancora trovato la sintesi comune di applicazione a livello nazionale. Un'altra tematica fondamentale che viene da lontano, in cui il Legislatore è intervenuto, e che ha caratterizzato il 2020 e che proprio nel corso dell'anno ha trovato la sua conclusione, è senz'altro quella afferente alla possibilità per i vettori marittimi di impiegare il personale marittimo nello svolgimento di operazioni portuali, limitando in modo sostanziale il ricorso alla c.d. pratica dell'autoproduzione. In altri termini, la possibilità per il vettore marittimo (prevista dalla legge) di operare in regime

Shipping Italy

Focus

di autoproduzione non può (e non deve) rappresentare una forma di detrimento della qualità delle operazioni e dei servizi portuali, nel senso che le Autorità di Sistema Portuale, di concerto con le Autorità Marittime, devono necessariamente condizionare l'eventuale rilascio di tale autorizzazione alla verifica preliminare e successiva (costante e stringente) del rispetto da parte del vettore marittimo degli stessi standard qualitativi richiesti alle imprese portuali già operanti nel porto di riferimento, in termini professionali, di sicurezza, di formazione, di qualità dei mezzi meccanici e degli strumenti in generale utilizzati per la propria operatività. Un diverso approccio determinerebbe non soltanto possibili (e pericolose) disfunzioni sotto il profilo operativo, ma anche una ingiusta e inammissibile violazione dei principi in materia di concorrenza, in danno delle imprese locali, compresa quella abilitata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo. Infine quest'anno ha evidenziato come una riflessione sul Lavoratore Portuale sia necessaria, opportuna e dovuta. Necessitiamo di una visione che punti all'avanguardia per questa figura che ha evidenziato come, oltre alla gestione delle fasi emergenziali, anche in termini di sicurezza sul lavoro debba mantenere la prontezza operativa delle attività portuali a sostegno della ripresa delle produzioni industriali. Una prontezza non solo in termini fisici ma anche di risposta alle nuove esigenze che il mercato chiede e impone. È in atto, e ogni giorno accelera sempre di più, un processo di trasformazione che vede l'operatore portuale sempre meno uomo nerboruto e semplice a fronte di un operatore sempre più istruito, tecnico e competente, qui si deve essere bravi ad approfittare anche degli ingenti fondi che saranno messi a disposizione dell'Europa per ottenere un progetto su scala nazionale che contempli la formazione e il potenziamento delle competenze, anche digitali, degli operatori per avere un Portuale sempre più 2.0 che si confermi elemento imprescindibile di raccordo nella catena intermodale della logistica avendo sempre bene in mente, però, che il mancato inserimento del lavoro portuale nel novero delle attività riconosciute come usuranti rappresenti un grave vuoto normativo che andrebbe colmato con sollecitudine. Contributo a cura di Luca Grilli presidente Ancip (Associazione Nazionale Imprese Portuali) Nella foto: Luca Grilli

Shipping Italy

Focus

Per l'Italia è il momento di riacquisire una propria identità e visione strategica

Alessandro Santi presidente Federagenti (Federazione nazionale agenti marittimi)

Essere antifragile, secondo lo scrittore Taleb, significa non solo resistere al caos, ma anche saperne trarre beneficio. Dalla pandemia abbiamo metabolizzato alcuni insegnamenti di cui ogni nazione dovrà fare tesoro, in primis l'importanza del controllo delle attività strategiche inclusa la logistica, della digitalizzazione e della semplificazione amministrativa per poter competere nella nuova normalità. Inoltre e in particolare, la gestione dei vaccini e le reiterate inefficienze nel funzionamento della macchina burocratica europea, hanno prodotto una presa di coscienza sulle reali capacità dell'Unione Europea, considerata troppo frettolosamente un

sogetto geopolitico maturo, e rivelatasi invece essenzialmente un soggetto concentratore e regolatore di interessi per più Stati interessati ad acquisire un maggiore potere negoziale. Il flop sui vaccini ha prodotto e produrrà, e prova ne è la posizione assunta dal Presidente del Consiglio Mario Draghi, un ripensamento nei rapporti fra Unione Europea e Stati: la politica di concreta pragmaticità che dovrà scaturire dal post-pandemia e dalla presa d'atto di una Unione con funzioni parzialmente differenti non hanno necessariamente connotati negativi. Ogni Stato, e in primis l'Italia, ha oggi la possibilità di riacquisire una propria identità e visione strategica a partire dai propri confini e dalle relazioni con i territori confinanti, riconquistando vocazioni storiche, sociali e commerciali. Nel caso dell'Italia potrebbe infatti riaprirsi la porta su un disegno, troppo rapidamente accantonato, relativo al ruolo in Mediterraneo che il nostro Paese potrebbe svolgere e al dialogo che, proprio attraverso l'Italia, potrebbe assumere caratteristiche geo-politiche e commerciali di eccezionale importanza tra i Paesi della sponda sud del Mediterraneo e il continente economico che si sta realizzando in Medio Oriente. Come operatori economici (e gli agenti marittimi operano da sempre sulla linea del fronte fra mercato internazionale e organizzazione nazionale), non siamo interessati ai dibattiti sterili su sovranismo o populismo. Sappiamo che oggi l'Italia è chiamata a comprendere che le relazioni con i paesi che si affacciano o che prepotentemente talvolta, si proiettano nel mare Mediterraneo e soprattutto la modalità con cui queste relazioni vengono condotte, sono strategiche. Le azioni intraprese dal governo in queste settimane sembrano segnare finalmente questo cambio di rotta. Due sono significative: l'accelerazione nell'iter parlamentare per la definizione della Zona Economica Esclusiva (Zee) e la visita di questi giorni in Libia del ministro degli esteri Di Maio, fortemente voluta dal Presidente del Consiglio, Mario Draghi con l'obiettivo preciso di far valere la storia e il peso dei rapporti fra Italia e Libia. La proiezione e per certi aspetti la riappropriazione del Mediterraneo da parte dell'Italia, è destinata a ridare concretezza a una portaerei con 8.000 km di costa e 58 porti destinati grazie allo sviluppo delle reti Ten-T a connettere gli altri Paesi mediterranei con tutta l'Europa. È tempo di ripensare globalmente al ruolo di un'Italia davanti alle cui coste transita circa il 25% del traffico container mondiale e che è, dunque, la prima interfaccia all'uscita di un Canale di Suez (di cui si è evidenziata in questi giorni la fragilità): di questi traffici circa il 60% è destinato ai paesi europei ma l'Italia è solo al 10° posto per quote di volume intercettate dai porti nazionali. E allora è venuto il momento di far prevalere il mercato generando condizioni operative per cui si sviluppi naturalmente: del traffico marittimo in interscambio con la Cina l'Italia riesce oggi a scambiare in transito verso l'Europa solo il 3% contro il 23% della Germania, il 59% della Grecia e il 49% dell'Olanda. Terza economia europea in termini assoluti di Pil, seconda in termini di volumi di export come pure di produzione manifatturiera dietro solo alla Germania con cui abbiamo rapporti commerciali quasi simbiotici, l'Italia vanta un rapporto tra lunghezza della costa e superficie del paese quattro volte





Shipping Italy

Focus

a quello della Germania. Ma sino a oggi non è riuscita a far valere questi asset in termini di competitività causa costi di logistica superiori all'11% rispetto alla media europea, nonché uno dei peggiori rating dell'indice di efficienza logistica (Logistics performance index) tra i paesi europei stilato dalla World Bank. Le varie versioni del PNRR hanno evidenziato ciò che manca per compiere un salto di qualità, anche se sappiamo che di teoria disponiamo in grande quantità, mentre siamo carenti nella capacità di trasformare le linee di indirizzo in fatti concreti. L'Unione Europea sul fronte dell'emergenza economica sta oggi svolgendo un ruolo inequivocabilmente fondamentale garantendo un supporto agli stati membri di incomparabile potenza: spetta ora a noi utilizzare bene queste risorse ridisegnando ruolo e strategia, indicando priorità alla infrastrutturazione materiale e immateriale e spingendo l'acceleratore su quelle riforme che potrebbero rifare dell'Italia una potenza socio economica primaria in Mediterraneo.

Shipping Italy

Focus

Sempre in prima linea nonostante il calo del fatturato e gli organici sottodimensionati

Luigi Mennella presidente Fedepiloti (Federazione italiana piloti dei porti)

A inizio anno Eurostat ha diffuso i dati delle merci movimentate in Europa nel 2021. Da questa analisi emerge un dato importante e simbolico: 755 milioni di tonnellate. Questo è il peso lordo delle merci movimentate nei principali porti dell'Ue, diminuito del -17,0% nel secondo trimestre del 2020 rispetto allo stesso trimestre del 2019. Questo calo sostanziale è attribuibile alla pandemia Covid-19 e alle successive restrizioni messe in atto nell'Ue e nel mondo. Il calo maggiore è stato osservato per Malta (50,8%), seguita da Italia (40,5%), Lettonia (32,8%), Portogallo (22,6%) e Slovenia (20,1%). Basterebbero questi dati per comprendere come il



2020 sia stato un anno difficilissimo per il comparto marittimo italiano e anche per le Corporazioni degli associati Fedepiloti che hanno registrato una diminuzione in termini di fatturato e di prestazioni totali che supera il 21%. In alcuni porti la totale assenza del traffico crocieristico ha messo a dura prova la tenuta del servizio che nonostante tutto non ha mai smesso di esercitare la propria funzione pubblica continuando la sua opera lavorativa anche in pieno lockdown totale di marzo/aprile 2020. La corporazione dei Piloti del Porto di Genova, una delle nostre più numerose e che opera nel porto più importante d'Italia, ha avuto un calo di fatturato del 25% rispetto al 2019. Savona ha lasciato sul campo il 15% di fatturato. Livorno addirittura il 26%. Ma l'esempio che più rispecchia la grave crisi che ha colpito il cluster marittimo e di conseguenza la nostra Federazione è quello del porto di Civitavecchia: rispetto al 2019 il porto laziale ha subito una perdita del 57%. Numeri impressionanti e che saranno recuperati, secondo stime ottimistiche, almeno nel 2026. È bene comunque ricordare che lo Stato affida il servizio di pilotaggio a professionisti riuniti in Corporazioni, che non sono imprese e il cui sostentamento proviene esclusivamente dalle tariffe che le navi pagano usufruendo di tale servizio. Il tutto sotto la disciplina del Comandante del Porto. Alle Corporazioni non è concesso avere utili e, contestualmente, hanno l'obbligo di mantenere tutta l'organizzazione pronta ed efficiente 24 ore al giorno per 365 giorni l'anno. La nostra organizzazione, per esempio, è rimasta fuori anche dagli aiuti del Recovery Plan del Governo, una misura che sicuramente avrebbe giovato anche alle corporazioni in questi mesi difficili. Nonostante il calo del traffico, che ripetiamo nei porti a forte circolazione crocieristica è stato sostanzioso, siamo riusciti a far sì che tutta l'organizzazione sia rimasta in perfetta efficienza. Una professionalità che si evince anche dai numeri della bassa incidentalità che contraddistingue i piloti italiani che anche nel 2020 hanno avuto la più bassa incidentalità europea e tra le più basse del mondo. Questo dato è frutto di una continua opera di formazione che solo nell'anno passato ha visto ben l'88% dei nostri piloti sostenere da 1 a 3 corsi di formazione per l'aggiornamento professionale. Dal punto di vista sanitario, per poter ridurre al minimo il rischio di eventuali contagi, si sono messe in atto procedure che prevedono di non far incontrare contemporaneamente più piloti o conduttori di pilotine. Fortunatamente, sia in questo momento che per tutto il 2020, nessun pilota è risultato contagiato durante il servizio anche se non possiamo esimerci dal segnalare come diverse navi, con a bordo membri dell'equipaggio positivi al Covid-19, abbiano fatto scalo nei porti italiani durante questo periodo di pandemia. Più di una volta abbiamo chiesto alle Autorità preposte la necessità di accedere almeno con la stessa priorità delle forze dell'ordine alle vaccinazioni in virtù del delicato compito che svolgiamo (tutte le navi sono obbligate a servirsi del pilotaggio), anche per il fatto che un pilota è la prima persona di un porto a venire a contatto con equipaggi provenienti da tutto il mondo, le cui condizioni di salute vengono verificate sulla base di un'autocertificazione. Se il calo di traffico e di fatturato è un evento che ha contraddistinto



Shipping Italy

Focus

che riguarda Fedepiloti già da molto tempo e che sostanzialmente ha lasciato inalterato il numero dei piloti in Italia (attualmente 216 piloti effettivi) rispetto al 2019. Nonostante siano ripresi i concorsi per accedere alla nostra professione, alcuni di questi sono stati fermati dal tribunale amministrativo per irregolarità procedurali. Auspichiamo di ricevere regole chiare e univoche affinché si possa procedere speditamente al reintegro dei piloti mancanti e al dovuto ricambio generazionale.

Shipping Italy

Focus

Quello che serve all'Italia per ripartire con il PNRR

Stefano Messina presidente Assarmatori

Per una volta, nell'analisi del difficile anno che si presenta davanti al mondo dello Shipping italiano, vorrei invertire il ragionamento e partire dai punti di forza e non da quelli di debolezza del sistema. L'Italia ha, infatti, quattro risorse di grande rilievo su cui dobbiamo lavorare tutti, noi imprenditori e lo Stato: 1. La posizione geografica è in grado di intercettare nel mediterraneo i traffici, in grande incremento, nell'asse Asia/Europa. Per quanto riguarda, invece, i traffici interni al mediterraneo, la piattaforma logistica del Paese ha una posizione che non ha pari rispetto a qualsiasi altro network nazionale. Il sistema portuale e logistico



deve quindi pensare in grande, costruendo il suo sviluppo con progetti mirati e non a pioggia. 2. L'Italia è il più grande mercato crocieristico d'Europa e uno dei più grandi del mondo. Lo sviluppo degli itinerari nei porti maggiori e minori è destinato a dare grande impulso al settore turistico del Paese. Poche industrie rendono nel senso di ritorno sul territorio come una nave da crociera. 3. La flotta di traghetti italiana è la più grande del mondo. Per dimensione, occupati, numero delle linee servite, passeggeri e merci, l'Italia è il mercato più grande dell'Unione europea. 4. La gente di mare italiana, specialmente nei settori specializzati, Oil & Gas e crociere in testa, è tra le più ricercate dai grandi employer internazionali siano essi imprese di navigazione, colossi dell'energia o grandi società di manning capaci di assumere e gestire decine di migliaia di marittimi in tutto il mondo. Sono quattro aspetti da tenere bene a mente proprio per questo è in primo luogo l'anno in cui verrà finalmente innovato il regime di sostegno dello Stato al settore dei trasporti e al lavoro marittimo, rendendolo non solo compatibile con le regole da Unione Europea ma anche adeguandolo alle reali necessità del mercato nell'ottica di poter ampliare le occasioni di lavoro dei nostri marittimi da sempre limitati al numero degli armatori stabiliti in Italia, da tempo in calo, e al numero delle navi registrate sotto la bandiera italiana, anch'esse soggette a rapida decrescita. E su questi aspetti vorremo confrontarci con il Governo e il Parlamento, affinché si arrivi anche in questo ambito, a sostenere quelle imprese che sono realmente radicate al territorio e sono strategiche per il lavoro e gli interessi economici nazionali. In secondo luogo il 2021 sarà l'anno in cui l'industria dello shipping potrebbe vivere una svolta epocale, grazie al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, a condizione che questo venga utilizzato anche per assecondare la transizione energetica delle flotte di traghetti che mantengono servizi regolari nel paese. Oggi le imprese marittime italiane stanno affrontando una crisi senza precedenti che è destinata a lasciare un segno indelebile non solo nei bilanci delle aziende ma anche nelle prospettive di crescita della società. Lo scorso anno salutammo con entusiasmo lo stanziamento all'interno del PNRR di due miliardi di euro per il sostegno al rinnovo delle flotte dei traghetti per le rotte interne, per poi protestare con convinzione per la decisione successiva del Governo di cancellare quell'investimento dal PNRR definitivo. Ci conforta oggi constatare che il nostro grido di allarme sia stato accolto all'unanimità dalle Commissioni competenti in materia di trasporti sia della Camera sia del Senato, che hanno nei giorni scorsi richiesti anche loro con forza il reinserimento nel PNRR delle misure a favore del rinnovo delle flotte, ma soprattutto ci conforta che il governo, nella figura del Ministro Enrico Giovannini, abbia accolto l'invito, destinando mezzo miliardo di euro per favorire il rinnovo e il refitting della flotta italiana di navi traghetto. Non è la cifra prevista nella prima versione del PNRR ma è comunque un passo importante, che insieme agli investimenti privati e il ricorso agli strumenti finanziari disponibili può avere un effetto diretto sull'economia nazionale di ben due miliardi di euro, in particolare nell'industria cantieristica nazionale e nella



Shipping Italy

Focus

in termini di occupazione e produzione industriale. Serve anche una pianificazione strategica e intelligente degli investimenti portuali che sia basata sulle analisi dei flussi di traffico e delle specificità dei singoli comparti, in modo da evitare la duplicazione dell'offerta che può sconvolgere contesti già avviati, magari cannibalizzando i traffici dei porti vicini. Quel che occorre, insomma, è che la regia sia affidata a una cabina nazionale, come del resto già prevede la legge. Direi, inoltre, che è necessario uno sforzo di razionalizzazione ed efficientamento, che passa anche da un processo d'integrazione verticale dei liner nei vari settori: container, crociere e traghetti. L'integrazione verticale non strozza il mercato, anzi, serve a consolidare i flussi e favorisce la crescita e la diffusione dell'intermodalità nave-terminal-ferrovia e delle Autostrade del Mare.

Shipping Italy

Focus

Ai porti italiani servono alcuni interventi mirati per essere più competitivi

Mario Mattioli presidente Confitarma (Confederazione Italiana Armatori)

La pandemia di coronavirus ha creato situazioni stressanti e difficili in tutto il mondo che, purtroppo, ancora permangono in questi primi mesi del 2021 con gravi ripercussioni sull'economia in generale e sul comparto marittimo- portuale in particolare. Tutti i porti del mondo hanno registrato effetti negativi rilevanti e anche in Italia i numeri sui movimenti nei porti italiani confermano una sostanziale riduzione del traffico sia di merci che di passeggeri. Per le merci si registra una riduzione totale del 10% rispetto al 2019, più marcata per le rifuse liquide (-14%) e solide (-17%) per via della riduzione delle attività produttive. Un po' meno marcato il calo delle merci in traghetto (-7%), mentre sono in controtendenza le merci in container che aumentano del 3%. Di sicuro, il comparto delle navi da crociera è stato quello più duramente colpito dal Covid-19, con il blocco totale dei viaggi che ha portato a una riduzione del 95% dei crocieristi movimentati nei nostri porti, per un totale di circa 640mila unit à rispetto agli 11,8 milioni del 2019. Anche per i traghetti passeggeri e per le unità operanti sui traffici locali si registra una riduzione del 40%. Posta al centro del Mediterraneo, ove transita circa il 30% dei traffici marittimi mondiali, l'Italia si trova in una posizione strategica ma, purtroppo, non è in grado di sfruttare pienamente questo vantaggio geografico. Il gigantismo navale, i tempi sempre più rapidi della logistica e le esigenze di tutela ambientale impongono porti capaci di accogliere navi sempre più grandi, sostenibili e connesse. Sono queste le caratteristiche richieste ai sistemi portuali e che definiscono la loro capacità competitiva. Certo, alla luce della recente crisi provocata dall'incaglio della grande portacontainer Ever Given nel Canale di Suez, dei ragionamenti a livello internazionale sulle regole per la navigazione delle mega navi in spazi ristretti, quali porti e stretti, saranno necessari. L'indice della Banca Mondiale sui tempi e costi associati alla logistica (Logistic Performance Index) pone l'Italia al 19° posto nella graduatoria mondiale, mentre l'indice Unctad relativo alla connessione di un porto alla rete logistica globale (Port liner shipping connectivity index) pone Genova, il principale porto italiano, al 31° posto: un punteggio pari al 40% in meno rispetto a Rotterdam, principale porto europeo, primo in classifica. Non stupisce tale classifica se si considera che sono 177 i procedimenti amministrativi per i controlli della merce in ambito portuale facenti capo a 17 amministrazioni pubbliche diverse. Tale inefficienza logistica comporta una perdita di 20mila ore di lavoro all'anno nei porti italiani e, secondo i dati di Cassa Depositi e Prestiti, un costo extra dell'11% per le imprese italiane della logistica rispetto alla media europea, nonché un gap logistico-infrastrutturale valutato in circa 70 miliardi di euro, di cui 30 imputabili a oneri burocratici e ritardi digitali. Da tanto tempo Confitarma chiede una semplificazione e una deburocratizzazione normativa e ha predisposto un pacchetto di semplificazioni normative a costo zero. Alcune di queste, purtroppo non è la prima volta, sono state recentemente inserite in un disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati. Ci auguriamo possa essere la volta buona affinché prosegua con successo il suo iter parlamentare. Basti pensare che per il settore marittimo sono ancora vigenti norme che risalgono alla fine dell'800 o al primo dopoguerra e anche la realtà portuale italiana è emblematica di un quadro complesso e variegato all'interno del quale si sovrappongono competenze e norme, spesso non efficaci perché in perenne attesa di regolamenti attuativi. Per esempio, strumenti che in tutto il mondo hanno creato sviluppo, come le Zes e le ZIs, in Italia, dopo 4-5 anni dalla promulgazione delle leggi, non si riescono ancora ad attuare. Coerentemente con gli obiettivi indicati dall'Unione Europea, innovazione tecnologica, transizione ecologica e sostenibilità delle infrastrutture sono i tre pilastri sui quali il





Shipping Italy

Focus

è espressamente impegnato a cominciare proprio dal sistema portuale nazionale. L'auspicio è che nella seconda metà del 2021, coerentemente alle previsioni fatte dal nostro Governo, si possa registrare una ripresa dell'economia e dei mercati marittimi: secondo le prime stime il commercio via mare potrebbe aumentare del 6,9% nel 2021 rispetto al 2020. Ciò naturalmente dovrebbe influire positivamente anche sui traffici portuali italiani. Ma, per intercettare la ripresa del traffico marittimo, i nostri porti devono fare un balzo in avanti in termini di efficienza, rapidità delle procedure doganali e di controllo, porre rimedio alle diffuse criticità infrastrutturali (bassi fondali, accosti insufficienti per le nuove dimensioni delle navi, spazi insufficienti per la movimentazione e lo stoccaggio dei contenitori, inadeguata accessibilità marittima, ultimo miglio) e alla mancanza di un sistema logistico avanzato, imperniato sulla intermodalità, sulle connessioni tra porto e reti stradali e ferroviarie, tra porto e corridoi Ten-T. Senza dimenticare i porti minori, ad esempio quelli non ricompresi all'interno delle Autorità di sistema portuale, spesso a forte vocazione turistica oltre che indispensabili ad assicurare la continuità territoriale, che movimentano milioni di passeggeri ogni anno ma che scontano notevoli carenze sul piano della sicurezza e dell'accoglienza. Qui con poco si potrebbe ottenere molto. C'è molto da fare per poter affrontare e vincere la sfida della ripresa post-Covid. Io continuo a essere fiducioso nella riuscita e confido nell'unità, nella resilienza e nella ripresa delle Imprese e dei Cittadini tutti.

Shipping Italy

Focus

Dopo un 2020 di rottura, dobbiamo riconquistare quel 70% di logistica in mani straniere

Silvia Moretto presidente Fedespedi (Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali)

Rottura: è la parola che meglio descrive l'anno appena trascorso. Il 2020, con la pandemia, ha portato a una rottura nel mondo dell'impresa, nel modo di fare impresa. Ha imposto di ripensare ai paradigmi, nel business come nell'organizzazione del lavoro. Lo ha richiesto più velocemente alle imprese della logistica, che hanno saputo reagire con determinazione, prontezza, passione e non si sono mai fermate per garantire approvvigionamenti e trasporto delle merci, servizi che gli italiani hanno imparato a riconoscere come essenziali per una società moderna. Il 2020 è stato un anno di rottura anche per la globalizzazione e il commercio internazionale.

All'interruzione delle produzioni in Cina e al conseguente crollo della domanda di trasporto nella prima metà dell'esercizio hanno fatto seguito altri shock di segno opposto: la rapida ripresa dell'economia cinese; un cambiamento nelle abitudini di acquisto delle famiglie, che ha fatto esplodere il fenomeno dell'e-commerce; le politiche di gestione della capacità di stiva (blank sailing) da parte delle compagnie marittime, sempre più aggressive nelle proprie politiche commerciali. Il risultato è stata la disruption della supply chain marittima globale, che ha significato affidabilità e puntualità dei servizi offerti dalle shipping line ai minimi storici a fronte di noli triplicati, congestione nei porti, soprattutto del Nord America, difficoltà nel reperimento di container vuoti, difficoltà di approvvigionamento e aumento del costo delle materie prime e dei prodotti di consumo (con aumento dell'inflazione, già apprezzabile in questi primi mesi del 2021). Ad aggravare ulteriormente questo quadro già poco confortante, è arrivato l'incidente della Ever Given che ha bloccato il Canale di Suez per una settimana, con una stima dei danni già arrivata oltre i 50 miliardi di euro e ripercussioni sulla supply chain marittima di settimane, se non mesi, con una coda di oltre 400 navi da smaltire. La preoccupazione più forte è che si possa arrivare anche in Europa ai livelli di congestione degli scali portuali già sperimentati a LA/LB, con lead time allungati, aumento dei costi e ulteriore penuria di equipment. Per i porti italiani sarà l'ennesima sfida dopo mesi difficilissimi. Secondo il Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) - indice elaborato dall'Unctad che misura il livello di connettività dei porti nell'ambito del network mondiale dei servizi marittimi containerizzati nel Q4 del 2020 i principali porti italiani hanno perso oltre 20 posizioni nel ranking mondiale rispetto allo stesso trimestre del 2019. I dati del Q1 del 2021 fanno sperare in una ripresa, con Genova, ad esempio, in recupero di una decina di posizioni. Ci auguriamo che lo stop di Suez non influisca negativamente su questo trend. È ancora presto per capire se nei prossimi anni reshoring e accorciamento delle supply chain sarà la scelta strategica di imprese e multinazionali per ovviare a questi shock, avvicinando i siti produttivi ai mercati di distribuzione. Tuttavia, l'Italia è vocata all'internazionalizzazione, la nostra economia vive di export, sotto il grande brand del Made in Italy nel mondo. Quanto successo dall'inizio della pandemia ci ha fatto capire quanto questo sia vulnerabile se si rompe la catena che permette al Made in Italy di accedere ai mercati esteri. Per tradizione l'Italia tende ad affidare la logistica a player stranieri, perdendo il controllo sulla qualità del prodotto e sui tempi di accesso al mercato di destinazione. La riscoperta del Made in Italy non può prescindere dalla valorizzazione strategica di una logistica Made in Italy a supporto del nostro export. L'obiettivo comune di industry logistica e istituzioni deve essere quello di recuperare la gestione del 70% dell'export italiano che oggi raggiunge i mercati di destinazione grazie alle filiere logistiche estere. Su questo vedo una convergenza di intenti. Con Confindustria, nel considerare l'Ex-works il passato e la gestione della supply chain insieme a un partner logistico esperto il futuro dell'industria manifatturiera italiana. Con il Governo,





Shipping Italy

Focus

e semplificazione normativa le chiavi per riprogettare il futuro dell'Italia grazie al Recovery Fund europeo.

Shipping Italy

Focus

Fotografia dei ro-ro nei porti italiani: unità di carico stabili ma tonnellate in calo del -10,9% l'anno scorso

Nell'anno appena trascorso i porti italiani hanno visto transitare carichi rotabili per complessive 105.086.682 tonnellate, un dato rispetto in flessione del -10,9% rispetto al 2019, mentre in termini di unità di trasporto (camion e semirimorchi) il totale è stato di 5.320.692, vale a dire un -3%. Le unità di carico imbarcate e sbarcate sono state 5.320.692, un valore in flessione del -3% rispetto ai 5.488.435 del 2019. A guidare la classifica come ovvio sono i porti di Messina Tremestieri con 835.490 unità e Villa San Giovanni con 683.591. A seguire Livorno con 469.359 camion e semirimorchi, Genova con 351.862, Catania con 306.077 e Salerno 263.644. Gli altri porti in ordine di traffico sono Olbia (251.781), Palermo (246.387), Trieste (243.528), Civitavecchia (209.381), Napoli (189.877), Cagliari (168.167), Bari (160.004), Ancona (129.474), Brindisi (117.627), Vado Ligure (117.813), Reggio Calabria (96.248). In termini di tonnellate la classifica dei porti più attivi nel traffico ro-ro vede in cima alla classifica l'AdSP del Mar Tirreno settentrionale con 18.830.341 tonnellate grazie al ruolo in particolare di Livorno con 13.989.301 tonnellate; a seguire il sistema dei porti campani con 12.784.179 tonnellate, di cui 3.983.400 a Napoli e 8.800.779 a Salerno. Terza posizione per l'AdSP del Mar Ligure Occidentale con 12.126.702 tonnellate (di cui 8.596.436 riconducibili a Genova e 3.530.266 a Savona Vado Ligure).



Shipping Italy

Focus

Nel 2020 i traghetti sono stati duramente colpiti, le crociere affondate

Nel 2020 il settore d'attività che più di ogni altro ha accusato l'impatto della pandemia di Covid-19 sui traffici portuali è stato quello delle crociere e dei traghetti. Gli effetti sono evidenti ma i numeri descrivono un quadro impietoso. A livello nazionale sono stati in totale 32.452.116 (-52% rispetto al 2019) le persone imbarcate e sbarcate da navi passeggeri nel nostro paese durante l'anno passato, di cui 641.294 erano crocieristi, 9.643.200 hanno viaggiato su traghetti operanti sul cabotaggio maggiore mentre 22.167.622 sono stati quelli relativi a tratte locali'. Per ciò che riguarda i crocieristi il calo annuo è stato del -94,9% rispetto

all'esercizio precedente, con vittime illustri rappresentate dai maggiori scali tradizionalmente attivi in questo business: Civitavecchia, Venezia, Napoli, Savona, Livorno, Genova, ecc. La classifica 2020 è dunque inevitabilmente stravolta rispetto alle consuete dinamiche dettate dal mercato turistico e vede il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (con 206.689 passeggeri movimentati, di cui 131.121 a Genova e 75.568 a Savona) raggiungere di fatto Civitavecchia al vertice (206.967 crocieristi). In terza posizione Palermo con 75.235 passeggeri saliti e scesi dalle navi bianche e a seguire La Spezia con 53.996 unità. Leggermente migliore è stata l'annata per i traghetti poiché la stagione estiva, che per effetto della pandemia ha indotto molti italiani a scegliere mete turistiche locali, ha consentito di limitare i danni (comunque significativi). I passeggeri dei traghetti sono stati in totale 9.643.200 nel 2020, un dato in calo del -46% rispetto all'esercizio precedente. Leader di mercato è stata ancora la Sardegna con 2.964.774 passeggeri, di cui 1.855.830 relativi al porto di Olbia (il resto Golfo Aranci, Porto Torres e Cagliari), seguita dalla Toscana (1.698.406) grazie a Livorno (1.584.438) e Piombino (113.968). Medaglia di bronzo per il sistema portuale della Liguria Occidentale (1.340.298), con Genova al primo posto regionale (1.194.305) seguita da Savona Vado (145.993). Per ciò che riguarda infine i traghetti sulle rotte locali, la battuta d'arresto nell'anno passato è stata del -41% e lo Stretto di Messina ha continuato a rappresentare di gran lunga l'area di mercato più importante. Il porto di Messina ha visto transitare 10.669.500 passeggeri e Villa San Giovanni 9.875.455. Segue il porto di Napoli con 6.041.775 unità, Piombino con 2.971.723 passeggeri e i porti elbani con 2.979.369. In evidenza anche i numeri di Trapani (966.582) e di Portofino Portovesme (844.763).



«Dimezzeremo i tempi per le opere»

La sfida all'Ey summit sulle infrastrutture per rispettare la scadenza Recovery

ALBERTO GHIARA GENOVA. Dimezzare i tempi di realizzazione delle infrastrutture in Italia: è questa la sfida lanciata dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini. Un obiettivo tanto più ambizioso in quanto dev'essere raggiunto subito, per rispettare i tempi imposti dall'Unione europea e dal piano NextGenerationEu. In Italia secondo i dati di Banca d'Italia, per opere di una certa dimensione servono dieci anni per arrivare a conclusione. Se dobbiamo dimezzare da dieci a cinque anni - ha affermato il ministro, intervenendo all'Ey summit infrastrutture - perché i soldi del Recovery plan devono essere spesi entro il 2026, non stiamo parlando di semplificazione, stiamo parlando di vera e propria reingegnerizzazione del processo. Per arrivare a questo risultato, il ministro ha indicato tre soluzioni congiunte: la progettazione (spetta alle stazioni appaltanti, che sono state depauperate di competenze tecniche da molti anni: non c'entrano le procedure, bisogna avere ingegneri, architetti, economisti, giuristi, capaci di fare i progetti); le autorizzazioni (stiamo lavorando con gli altri ministeri per mettere in parallelo fasi che oggi sono in sequenza);

l'appalto e la sua realizzazione (sta lavorando da tre settimane una commissione che riunisce per la prima volta Corte dei Conti, Autorità anticorruzione, Consiglio di Stato e che dovrà produrre risultati sulle procedure entro il 30 aprile). Per il Pnrr non basta semplificare, dobbiamo fare scelte forti perché il tempo non è più una variabile: se non riusciamo a fare le opere in cinque anni non avremo i fondi europei. Per l'ad di Aspi, Roberto Tomasi, intervenuto al webinar, occorrono 500 giorni per affidare una gara pubblica: non è più accettabile, per una gara complessa bastano sei mesi, mentre per l'ad di Rina, Ugo Salerno, serve un coordinamento, tipo project management, un ruolo multidisciplinare dalla nascita del progetto alla sua costruzione. Come per il viadotto di Genova, occorre qualcuno che metta insieme tutti gli stakeholder. Secondo Giovannini non soltanto l'Italia, ma tutta l'Europa è impegnata in una sfida epocale, da cui potrebbe uscire più integrata e connessa. Il ministro ha però sottolineato come, accanto alla cooperazione, fra i paesi membri esista anche competizione. Per l'Italia - ha aggiunto - gli elementi di sfida sono quattro. Il primo è il ritardo infrastrutturale, dovuto non tanto ai ritardi delle procedure, ma agli investimenti limitati negli ultimi vent'anni. Il secondo è l'intermodalità. Per il mio ministero, che avrà 50 dei 200 miliardi del Pnrr, uno degli elementi chiave è l'interconnessione, l'ultimo miglio, fra porti e reti ferroviarie o fra alta velocità e reti di trasporto regionale. Ci sono poi gli investimenti al Sud su porti e Zes alle loro spalle. Il terzo elemento è il riequilibrio fra Nord e Sud. Le regole europee ci impongono di investire moltissimo nel Mezzogiorno. Fra le iniziative c'è l'alta velocità/alta capacità ferroviaria Salerno- Reggio Calabria, che migliorerà la connessione per le merci del porto di Gioia Tauro. Tutto questo - ha concluso Giovannini - non si fa per recuperare qualche decimo di Pil, ma per far ripartire il Paese con un livello di benessere più elevato.



Traghetti, si andrà avanti con le gare

Conferma anche in sede collegiale dei bandi Invitalia d'indizione delle procedure per l'affidamento in concessione del Servizio pubblico di Trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Civitavecchia, Arbatax e Cagliari e viceversa, nonché tra Genova e Porto Torres e viceversa, con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima. L'ha deciso il Tar del Lazio con due ordinanze con le quali ha respinto le richieste fatte da Grimaldi Euromed, e fissato il 4 giugno prossimo l'udienza per la decisione dei ricorsi nel merito. Con le due impugnative la società contesta anche il Disciplinare di gara (in particolare, degli articoli che individuano l'oggetto della Concessione e il luogo di esecuzione, che disciplinano i soggetti ammessi a partecipare, e quelli recanti il termine per la presentazione dell'offerta), nonché tutti i passaggi dell'intera procedura. Il Tar, premettendo che «l'unico motivo astrattamente ostativo alla partecipazione alla procedura, che giustifica la immediata impugnabilità del bando, è ravvisabile nella dedotta incongruità del termine previsto per la presentazione delle offerte» ha considerato «in disparte la mancata allegazione di elementi atti a dimostrare la concreta impossibilità di formulare un'offerta nel termine di 58 giorni dalla pubblicazione del bando», che tale termine «risulta conforme alla 'riduzioni dei termini procedurali per ragioni di urgenza (previsti dalla normativa) per tutte le procedure di affidamento».



Ripensare l'epoca dei giganti

BRUXELLES La grande nave portacontainer che ha bloccato il Canale di Suez per quasi una settimana sta dando luogo a un rapido riesame dell'ossessione dell'industria marittima per le dimensioni? O ci dimenticheremo dell'incidente ora che il collo di bottiglia è scollegato? Da Bruxelles l'ESC consiglia di rivalutare la situazione insieme a tutte le parti interessate coinvolte. Come noto l'ESC rappresenta oltre 75 mila proprietari di merci dell'Unione Europea, dalle PIM alle grandi imprese. Katsiaryna Kliuyeva per Europeansippers ha diffuso in merito una lunga nota nella quale tra l'altro si ricorda che le compagnie di navigazione europee per container che stanno impiegando molte navi portacontainer di grandi dimensioni hanno notevolmente ridotto il numero di porti per i servizi di chiamata diretta. Di conseguenza, i più grandi porti europei sono utilizzati ancora più intensamente da una quota crescente del commercio e, quindi, sono diventati facilmente congestionati. Allo stesso tempo, i servizi d'oltremare sono stati limitati o interrotti in molti porti secondari. Il ricorso alle grandi fullcontainer non aiuta l'uso più efficiente della capacità portuale in Europa. I porti secondari sono serviti più frequentemente solo da collegamenti marittimi a corto raggio e da altri modi come il trasporto su chiatta e ferroviario. Questa situazione non è auspicabile tenendo conto del collegamento effettuato sulla capacità dei terminal e sui collegamenti con l'entroterra. Inoltre, l'impronta di carbonio totale della catena di approvvigionamento potrebbe essere influenzata negativamente dall'uso di navi ultra-grandi a causa dei numerosi trasbordi. Il dialogo o lo studio con le parti interessate private e pubbliche scrive ancora Kliuyeva dovrebbe aver luogo e includere argomenti importanti come la limitazione delle dimensioni delle navi che entreranno nei porti europei in futuro. È inoltre fondamentale tenere conto dell'energia a basse o zero emissioni di carbonio che utilizzeranno le prossime generazioni di navi. Questo fatto renderà perlomeno irrilevante l'argomento di un'impronta di carbonio inferiore per container spostato su navi più grandi nella parte marittima della catena di approvvigionamento. L'efficienza complessiva nei territori europei dovrebbe prevalere sull'efficienza del trasporto marittimo. Nella situazione attuale, il trasporto di un container da un grande porto (che ospita le navi più grandi) alla sua destinazione richiede movimenti di trasporto sempre più lunghi con trasporti marittimi a corto raggio, camion, ferrovie o operazioni su chiatte.



Mezzo miliardo per rinnovare i traghetti

ROMA Mezzo miliardo di euro per favorire il rinnovo e il refitting della flotta italiana di navi traghetto. È questa la principale novità scaturita dalla sessione plenaria di lavoro per discutere i contenuti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, svoltasi su convocazione del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini. Accogliendo le istanze di Assarmatori dice una nota dell'associazione -, il ministro insieme alla sua struttura tecnica ha individuato nella proposta condivisa con il ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani, e quindi nella grande attenzione al trasporto pubblico locale e ai collegamenti con le isole, una delle chiavi strategiche per il rilancio del sistema Paese in una visione di modalità di trasporto integrata. Nell'esprimere soddisfazione per l'inserimento della misura, il presidente Stefano Messina ha ribadito la necessità di concentrare le risorse che si renderanno disponibili con il PNRR su quegli interventi che consentano al sistema logistico e al trasporto di compiere un vero salto di qualità nella direzione dell'efficienza e della sostenibilità. Fra questi occupano una posizione di primo piano le misure di incentivazione per il trasporto marittimo, che consentano di rinnovare la flotta, migliorandone le performance ambientali, e di innescare una positiva reazione a catena in termini di occupazione e produzione industriale, in particolare nell'industria cantieristica nazionale e nella filiera dei fornitori sui singoli territori. Il presidente di Assarmatori ha rilanciato anche la necessità di un coordinamento degli interventi pubblici prioritari per quanto attiene l'elettificazione delle banchine portuali, e l'adeguamento tecnico delle navi che a quelle banchine faranno sistematicamente scalo, con ovvio riferimento ai servizi di traghetti per le isole e alle Autostrade del Mare.

