



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 21 aprile 2021**



## Prime Pagine

21/04/2021	<b>Corriere della Sera</b>	10
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	11
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Foglio</b>	12
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Giornale</b>	13
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Giorno</b>	14
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Manifesto</b>	15
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Mattino</b>	16
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Messaggero</b>	17
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Resto del Carlino</b>	18
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Secolo XIX</b>	19
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b>	20
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Tempo</b>	21
<hr/>		
21/04/2021	<b>Italia Oggi</b>	22
<hr/>		
21/04/2021	<b>La Nazione</b>	23
<hr/>		
21/04/2021	<b>La Repubblica</b>	24
<hr/>		
21/04/2021	<b>La Stampa</b>	25
<hr/>		
21/04/2021	<b>MF</b>	26
<hr/>		

## Trieste

21/04/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 27	<i>ANDREA PIERINI</i>	27
<hr/>			
21/04/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 32	<i>LU.PU.</i>	28
<hr/>			
20/04/2021	<b>FerPress</b>		29
<hr/>			

20/04/2021	<b>Il Nautilus</b>	<i>Redazione</i>	30
Cina: Rojc (Pd), ambasciatore non risponde su porto Trieste e Balcani			
20/04/2021	<b>Sea Reporter</b>		31
Cina: Rojc, ambasciatore non risponde su porto Trieste e Balcani			
21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		32
Navigare inquinando meno			

## Venezia

21/04/2021	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 6	<i>A. Zo.</i>	34
Decreto grandi navi, sfida al Senato Quel no del ministero dell' Ambiente			
21/04/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 26		35
Grandi navi, una guerra di emendamenti al decreto di aprile: il voto slitta			
21/04/2021	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 6	<i>Alberto Zorzi</i>	37
Di Blasio presidente del Porto ma l' ultima parola ce l' ha Zaia			
21/04/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 20		39
Auhority, a Venezia arriva Fulvio Di Blasio			
21/04/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 17	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	40
Autorità portuale, Fulvio Lino Di Blasio è il nuovo presidente indicato dal ministro			
21/04/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 16	<i>DAVIDE TAMIELLO</i>	41
Presidenza Porto Venezia: da Taranto arriva Di Blasio			
21/04/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 27	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	42
Da Roma una nomina al Porto che prende tutti in contropiede			
21/04/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 27	<i>DAVIDE TAMIELLO</i>	44
«So che è un periodo delicato Ma io amo le sfide difficili»			
21/04/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 27		46
Zincone, quasi un passo d'addio oggi in Comune			
21/04/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 29		47
Deposito di Gpl, Chioggia lo boccia ma l' impianto rispunta a Venezia			

## Savona, Vado

21/04/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 33	<i>A. C.</i>	48
Le spiagge libere sono un rebus Il ritorno di biglietti e steward			
21/04/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 35		49
Nave troppo rumorosa Capitaneria ferma i lavori			
20/04/2021	<b>Savona News</b>		50
Navi ormeggiate a Savona: la Capitaneria di Porto rileva eventuale inquinamento acustico			
20/04/2021	<b>Savona News</b>		51
Nave mercantile in avaria soccorsa dalla Capitaneria di Porto di Savona			

## Genova, Voltri

20/04/2021	<b>Genova24</b>		52
Lavori alla Foce del Leira, Ceraudo (M5s): "Tempistica infelice, stagione balneare a rischio"			
20/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	53
Record traffico su rotaia per PSA Genova Pra'			
20/04/2021	<b>Shipping Italy</b>		54
A Genova altro lavoro per San Giorgio del Porto: demolirà la Sentinel			

20/04/2021	<b>Transportonline</b>		55
Il treno dei desideri non ha la stazione, il Nord acquista, Rotterdam consegna			
21/04/2021	<b>L'Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 1	57
Una logistics valley per Genova			
21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		58
Spediporto su NextGeneration			
21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		60
Parte da Genova lo ship recycling			
21/04/2021	<b>L'Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 1	61
IL 31 MAGGIO A GENOVA IL FORUM DELLO SHIPPING			

## La Spezia

21/04/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 35	62
Firmato il decreto per la costituzione del Comitato di gestione di via del Molo			
21/04/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 35	63
La ripartenza del porto, nei primi tre mesi i traffici salgono al 15%			<i>LAURA IVANI</i>
21/04/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 35	64
Mese da record per Lscst in due settimane arrivano 25 cargo			<i>PATRIZIA SPORAL. IV.</i>
21/04/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 47	65
Porto, il recupero dei traffici Una crescita del 6,1 per cento			
21/04/2021	<b>Il Giornale del Piemonte e della Liguria</b>	Pagina 15	66
Il porto della Spezia aumenta i traffici			
20/04/2021	<b>Ansa</b>		67
Porti Spezia e Marina Carrara, primo trimestre segna ripresa			
20/04/2021	<b>BizJournal Liguria</b>		68
Primo trimestre positivo per i porti della Spezia e di Marina di Carrara			
20/04/2021	<b>Citta della Spezia</b>		69
Traffici in ripresa. Sommariva: "Porto in piena salute"			
20/04/2021	<b>FerPress</b>		70
AdSP Liguria Orientale: segnali di ripresa per i traffici nel sistema portuale			
20/04/2021	<b>Informare</b>		71
Nei primi tre mesi del 2021 il porto di La Spezia ha movimentato 328mila container (+6,1%)			
20/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		72
La Spezia e Carrara, traffico generale in calo ma i container via treno rimbalzano			
20/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>		73
Trimestre positivo a Spezia e Carrara			<i>Redazione</i>
20/04/2021	<b>Port News</b>		74
Segnali di recupero per La Spezia			<i>di Redazione Port News</i>
20/04/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		75
Traffici: primo trimestre positivo per i porti della Spezia e Marina di Carrara			
20/04/2021	<b>Ship Mag</b>		76
La Spezia, segnali di ripresa nel primo trimestre: crescono Teu e traffico su rotaia			
20/04/2021	<b>Shipping Italy</b>		77
Traffico container: forte recupero dei porti di Spezia e Marina di Carrara sul 2020			

## Ravenna

21/04/2021	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b>	Pagina 8	78
Ecco il nuovo porto per le crociere Ogni turista lascerà 81 euro al territorio			<i>ANDREA TARRONI</i>

21/04/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 40		80
	Gli anni d'oro furono il 2011 e 2012 «Ecco perché ne vale la pena»		
21/04/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 40		81
	«Ma prima occorrerà risolvere il problema della viabilità»		
21/04/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 41		82
	Obiettivo: 300mila passeggeri		
21/04/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 20	<i>ALBERTO GHIARA</i>	83
	Ravenna punta sulle crociere Authority, ecco i nuovi presidenti		
20/04/2021	<b>Ansa</b>		84
	Il porto di Ravenna si riqualifica e punta sulle crociere		
20/04/2021	<b>FerPress</b>		85
	Ravenna: diventa home port e si dota di una nuova stazione marittima per le crociere		
20/04/2021	<b>Il Nautilus</b>	<i>Redazione</i>	87
	IL PORTO DI RAVENNA DIVENTA HOME PORT E SI DOTA DI UNA NUOVA STAZIONE MARITTIMA PER LE CROCIERE		
20/04/2021	<b>ilsole24ore.com</b>	<i>Raoul de Forcade</i>	89
	Porto Ravenna, 60 milioni per nuovo terminal crociere		
20/05/2021	<b>Informare</b>		91
	Al via la gara per fare del porto di Ravenna uno degli hub crocieristici di Royal Caribbean nel Mediterraneo		
20/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		93
	Ravenna, lanciata la gara per la stazione marittima		
20/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Giulia Sarti</i>	94
	Una nuova Stazione marittima per Ravenna		
20/04/2021	<b>Port News</b>	<i>di Redazione Port News</i>	95
	Ravenna, ambizioni da grandeur nelle crociere		
20/04/2021	<b>Port News</b>	<i>di Redazione Port News</i>	96
	Ambizioni da grandeur per Ravenna		
20/04/2021	<b>Ravenna Today</b>		97
	Ravenna scommette sulle crociere: 300mila turisti all' anno e un nuovo 'Parco delle dune'		
20/04/2021	<b>Ravenna24Ore.it</b>	<i>vorlandi</i>	100
	Ravenna rilancia con le crociere e la creazione di un grande parco pubblico -		
20/04/2021	<b>RavennaNotizie.it</b>	<i>Redazione</i>	102
	Nuovo Terminal Crociere Ravenna. Giorgio Guberti (Camera di Commercio): "Investimenti di rilevanza strategica"		
20/04/2021	<b>RavennaNotizie.it</b>	<i>Redazione</i>	103
	Ravenna "Home Port" per le crociere. 300 mila passeggeri entro il 2024. Presentato bando di gara		
20/04/2021	<b>Ship Mag</b>		106
	Ravenna home port di Royal Caribbean nel Med. Al via la gara per la Stazione Marittima		
20/04/2021	<b>Shipping Italy</b>		108
	Pubblicato il bando della stazione marittima firmata' Royal Caribbean a Ravenna: 35 anni e 26 mln d'investimento		

## Marina di Carrara

21/04/2021	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 22		109
	Porto, la ripresa c' è traffici in crescita		
21/04/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 46		110
	Viaggio nella storia del porto di Carrara		
21/04/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 52		111
	Impennata nei traffici, il porto sorride al futuro		

## Livorno

21/04/2021	<b>Il Tirreno</b> Pagina 21		112
	Grimaldi: puntiamo su Livorno «Con l' Authority? Buon clima»		

20/04/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		115
Analisi Darsena Europa - Il futuro del mondo che cambia			
21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		117
Bacini, fatti e speranze			

## Piombino, Isola d' Elba

21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		118
Nord Tirreno una gestione piombinizzata?			
21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		119
Piombino e la sua storia			

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/04/2021	<b>Corriere Adriatico</b>	Pagina 9	120
Africano è presidente Il caso del segretario			
21/04/2021	<b>Corriere Adriatico</b>	Pagina 10	122
Dai mobili alle navi l'epopea di Rodolfo lo sminatore doc			
20/04/2021	<b>CivOnline</b>		124
Il Mit conferma: Africano designato per la presidenza di Ancona			
21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		125
Ad Ancona: ma chi era Costui?			
21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		126
Ad Ancona: Africano dopo Giampieri			

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/04/2021	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 33	127
La Gtc chiude per i 16 gruisti lo spettro licenziamento			
21/04/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	Pagina 3	128
Precipita la vertenza			
21/04/2021	<b>L'Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 3	129
Civitavecchia verso il risanamento			
21/04/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	Pagina 2	130
Piano di risanamento, ok del partenariato			
21/04/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	Pagina 2	131
Adsp: Africano proposto per la presidenza			
21/04/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	Pagina 3	132
Il sottosegretario Costa su Grandiosa			
20/04/2021	<b>CivOnline</b>		133
Il sottosegretario Andrea Costa a bordo di Msc Grandiosa al porto di Civitavecchia			
20/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		134
Il sottosegretario Costa a bordo di Msc Grandiosa			
20/04/2021	<b>Travelnstop</b>		135
Andrea Costa a bordo di Msc Grandiosa per testare 'Protocollo Sicurezza'			

## Napoli

21/04/2021	<b>Corriere del Mezzogiorno</b>	Pagina 1	136
Il futuro della città passa prima dal mare			

21/04/2021	<b>Corriere del Mezzogiorno</b> Pagina 12	137
<hr/>		
21/04/2021	<b>Il Riformista (ed. Napoli)</b> Pagina 2	138
<hr/>		
IL PORTO DI NAPOLI COME QUELLO DI ROTTERDAM? CON I DISTRICTPARK SI PUÒ		
<hr/>		

## Bari

21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	140
<hr/>		
Bari e Brindisi, cord ironing e GNL		

## Brindisi

21/04/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 9	142
<hr/>		
Il ministro conferma Patroni Griffi. Ora la parola a Emiliano		
20/04/2021	<b>Brindisi Report</b>	143
<hr/>		
Autorità di sistema Portuale: il ministro Giovannini conferma Ugo Patroni Griffi		
20/04/2021	<b>Brindisi Report</b>	144
<hr/>		
Nuovo parcheggio a Costa Morena: "A posto un altro tassello del puzzle"		
20/04/2021	<b>Brindisi Report</b>	145
<hr/>		
Sir, nuovo presidio dei lavoratori: "Noi l'anello debole della decarbonizzazione"		

## Taranto

21/04/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 40	146
<hr/>		
«Hack for Destination», 4 progetti per valorizzare lo scalo marittimo		

## Manfredonia

20/04/2021	<b>Sea Reporter</b>	147
<hr/>		
Capitaneria di Porto di MANFREDONIA SEZIONE TECNICA - ORDINANZA N° 04/2021		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

21/04/2021	<b>Il Tirreno</b> Pagina 20	149
<hr/>		
Il ministro indica Agostinelli per il porto di Gioia Tauro		
21/04/2021	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 16	151
<hr/>		
Autorità portuale, Agostinelli indicato presidente dal Mit		
21/04/2021	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 19	152
<hr/>		
«Il porto è casa nostra. Voi lo sapete»		
21/04/2021	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 8	154
<hr/>		
Per la cosca Pesce di Rosarno e alleati 53 misure cautelari		
21/04/2021	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 9	156
<hr/>		
Gli appalti all'interno del porto passavano dalle mani delle 'ndrine		
20/04/2021	<b>Affari Italiani</b>	158
<hr/>		
Imprese strozzate dalla 'Ndrangheta. Due clan decapitati dai magistrati		
21/04/2021	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 24	160
<hr/>		
Presidenti di Port Authority via alle procedure di rinnovo		

20/04/2021	<b>Editoriale Domani</b>	161
<hr/>		
20/04/2021	<b>Il Metropolitano</b>	<i>About The Author</i> 163
<hr/>		
21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	167
<hr/>		
20/04/2021	<b>LaC News 24</b>	168
<hr/>		
20/04/2021	<b>Reggio Tv</b>	<i>Redazione ReggioTV</i> 172
<hr/>		

## Cagliari

21/04/2021	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 4	176
<hr/>		
20/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	177
<hr/>		

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

21/04/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	178
<hr/>		

## Catania

21/04/2021	<b>La Sicilia</b> Pagina 32	179
<hr/>		

## Augusta

21/04/2021	<b>La Sicilia (ed. Siracusa)</b> Pagina 21	181
<hr/>		

## Palermo, Termini Imerese

21/04/2021	<b>La Sicilia</b> Pagina 12	183
<hr/>		
21/04/2021	<b>La Repubblica (ed. Palermo)</b> Pagina 12	184
<hr/>		
21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	186
<hr/>		

## Focus

21/04/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	188
<hr/>		

20/04/2021	<b>Ansa</b>		189
<hr/>			
20/04/2021	<b>FerPress</b>		190
<hr/>			
20/04/2021	<b>Il Nautilus</b>	<i>Redazione</i>	191
<hr/>			
20/04/2021	<b>Informare</b>		192
<hr/>			
20/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		193
<hr/>			
20/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	194
<hr/>			
20/04/2021	<b>Sea Reporter</b>		195
<hr/>			
20/04/2021	<b>Ship Mag</b>		196
<hr/>			
20/04/2021	<b>Ship Mag</b>		197
<hr/>			
20/04/2021	<b>Shipping Italy</b>		198
<hr/>			
20/04/2021	<b>TraderLink</b>		199
<hr/>			
20/04/2021	<b>Transportonline</b>		200
<hr/>			
21/04/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 6	201
<hr/>			
20/04/2021	<b>Ansa</b>		202
<hr/>			
20/04/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		203
<hr/>			
20/04/2021	<b>Informare</b>		205
<hr/>			
20/04/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		207
<hr/>			
20/04/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	208
<hr/>			
20/04/2021	<b>Port News</b>	<i>di Redazione</i>	209
<hr/>			
20/04/2021	<b>Ship Mag</b>		210
<hr/>			
20/04/2021	<b>Shipping Italy</b>		212
<hr/>			
20/04/2021	<b>Transportonline</b>		213
<hr/>			
20/04/2021	<b>Ship Mag</b>		214
<hr/>			
21/04/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		215
<hr/>			
21/04/2021	<b>L'Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 1	216
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Campitana 33/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

www.acquaevo.it

**LILIANA SEGRE**  
HO SCELTO LA VITA  
LA MIA VITA È UN'OPERA  
D'ARTE DI PAOLO CONTI

**In libreria per Solferino**  
La vita e i ricordi  
di Liliana Segre  
di **Paolo Conti**  
a pagina 40

**Venerdì in edicola**  
Il Tricolore  
con il Corriere e 7  
a 2 euro più il prezzo  
del quotidiano e del settimanale

www.acquaevo.it

## Industria e potere

### L'IMPRESA IGNORATA DAI PARTITI

di **Dario Di Vico**

Il dado è tratto e ci stiamo avviando, seppure con gradualità e molti caveat, verso la ripresa delle attività dei servizi. Ci arriviamo in condizioni difficili per i settori della ristorazione, del turismo, degli eventi e fiere ma fortunatamente non è mutata la posizione occupata dall'Italia nel ranking internazionale delle potenze industriali. È questo risultato, tutt'altro che scontato, è stato ottenuto grazie alla tenuta della manifattura italiana che si è dimostrata o confermata come il vero «pavimento del Paese». È riuscita a tenere aperte tutte le connessioni internazionali, ha assicurato la continuità dei flussi, ha introdotto elementi digitali e tech nei processi di produzione e commercializzazione, ha rinnovato i contratti di lavoro con i dipendenti e in raccordo con il sistema delle reti non ha fatto mancare i beni durevoli e di consumo agli Italiani appiedati dalle restrizioni sanitarie. In virtù di questo sforzo a giudizio di Emma Marcegaglia che presiede il Bvo, il gruppo di lavoro sui temi dell'impresa del G20, abbiamo conservato il secondo posto nella graduatoria della manifattura europea dietro alla Germania e davanti alla Francia. Un risultato che nel tempo è diventato un presidio identitario e di reputazione internazionale perché la classifica è costruita sul differenziale di valore aggiunto. Poi con l'appuntamento del progetto dei 7 mila hub vaccinali l'industria si è mossa anche per mitigare quel contrasto tra ragioni della salute e urgenze dell'economia che ha rappresentato il leit motiv dell'anno pandemico.

continua a pagina 30



GIANNELLI

RIFORMIMENTO

## La Superlega sta già franando: le squadre inglesi si sono ritirate

IL COMMENTO

### L'IDENTITÀ DIFESA DAI TIFOSI

di **Ernesto Galli della Loggia**

Non è che per caso c'è stato un accordo segreto fra Florentino Perez e Matteo Salvini?

continua a pagina 30

La Superlega non è ancora nata e sta già perdendo pezzi. Dopo gli attacchi politici e sportivi e le minacce di Uefa e Fifa, subito le crepe e primi ritiri. La breccia è stata aperta dal Manchester City, seguita poi dalle altre squadre inglesi che hanno abbandonato il progetto. L'Arsenal ha chiesto scusa: è stato un errore. Proteste dei tifosi in tutta Europa.

da pagina 8 a pagina 11  
**Colombo, De Carolis Passarini, Tomaselli Vanetti, Verderami**

L'INTERVISTA CON URBANO CAIRO

### «Un attentato al calcio»

di **Daniele Dalleria**

Indignato. Perché la Superlega «è un attentato al calcio». Urbano Cairo, presidente del Torino, editore di Res e de La7, attacca Juve, Inter e Milan. E parla di tradimento: «Pensano solo ai loro interessi. C'è una mancanza totale di rispetto».

a pagina 13

La bozza del decreto: tomano le regioni in giallo. Battaglia sul coprifuoco. Per il mare regole come nel 2020

## La carta verde per viaggiare

Scuola, superiori in classe solo al 60%. Si al vaccino Johnson per gli over 60

Minneapolis Condanna per omicidio. Festa della folla in piazza



### Uccise Floyd, l'agente tre volte colpevole

di **Massimo Gaggi e Giuseppe Sarcina**

Commozione per Floyd dopo la condanna dell'ex agente di polizia.

alle pagine 20 e 21

di **Monica Guerzoni e Fiorenza Sarzanini**

Per viaggiare, un pass verde che provi la guarigione, un test negativo o la vaccinazione. Il decreto in vigore da lunedì. Alle superiori con almeno il 60% di studenti in classe. Dosi di J&J agli over 60.

da pagina 2 a pagina 7

IL COMMISSARIO FIGLIUOLO

### «Ora obiettivi giornalieri per le Regioni»

di **Fabio Savelli**

«Una testa, un vaccino». Il generale Figliuolo cambia la strategia della massiccia campagna anti Covid e detta le nuove regole alle Regioni. Da ora in poi la distribuzione dei vaccini avverrà proporzionalmente al numero degli abitanti. «No alle prenotazioni per gli under 60».

a pagina 8

L'INCHIESTA SUL FIGLIO

### L'incredibile video di Grillo sul banco degli imputati

di **Giusi Fasano**



Beppe Grillo con la moglie Parvin Tadjik

Prima il video di Beppe Grillo. Poi il post della moglie Parvin Tadjik in difesa del figlio Ciro accusato di violenza sessuale. Terzo l'intervento di Giuseppe Conte. Che si «smarca» pur comprendendo «l'angoscia di un padre», ma ci sono altre persone «che vanno protette. Attendiamo il lavoro dei magistrati».

alle pagine 14 e 15 Falci, Iossa

OPERATA PER UN NEO

### Il medico e il guru Morta la paziente

di **Mara Rodella**

a pagina 23

**GRANDI MITI GRECI**

APOLLONIO EDIPO ILLE

IL SECONDO VOLUME: EDIPO, IN EDICOLA IL 27 APRILE con Corriere della Sera

www.corriere.it

## IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

## Ma chi è Grillo?

Grillo non è il primo politico che difende un parente stretto dalle accuse della magistratura dopo avere sberleffiato gli avversari quando facevano la stessa cosa. Però è il primo che non adombra il sospetto che si tratti di un complotto per fregare lui. E non per ingenuità, ma per inconsapevolezza del suo ruolo. In quel video intriso di machismo-leninismo, più che come un patriarca, si esprime come un politico cosciente delle insidie e delle ricadute pubbliche dei suoi gesti. Il mistero ormai decennale di Grillo è questa sua natura di leader carismatico, che solo saltuariamente si ricorda di rappresentare il partito di maggioranza relativa. Gli viene in mente certe sere, quando è costretto a sorbirsi al telefono i monolo-

ghi di DiBiase o i silenzi di Conte doppiati da Casolino. O certe mattine, quando si tratta di scendere a Roma per disegnare alte strategie. Nel resto del tempo, che poi è la vita, Grillo continua a pensare a sé stesso come a un privato cittadino, la cui unica dimensione pubblica è quella del comico. Persino l'orrido video dell'altro giorno, se gli si toglie il volume, si trasforma nell'irresistibile macchietta di un vecchio burbanzoso e colerico.

Diverso, in un momento di cupa disperazione, molti di noi hanno immaginato che Grillo potesse diventare Napoleone, Che Guevara o almeno Cicerone, gente che alla politica pensava ventiquattrore al giorno e non, come lui, nei ritagli di tempo tra una battuta misogina e l'altra?

**Callaghan**  
Adaptation x

www.callaghan.es

11471  
9 771120 4 98008





La Superlega del calcio di élite già perde alcuni club inglesi, anche per la rivolta dei tifosi. Così il progetto frana. Un altro figurone per la famiglia Agnelli-Elkann



Mercoledì 21 aprile 2021 - Anno 13 - n° 109  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818 230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12 con il libro "Demolition Man"  
Spedizione abb. postale DL 359/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 7/4/2009

**15.000 FIRME RACCOLTE**  
**Ainis: "Via quei vitalizi, i poveri non c'entrano"**



GIARELLI A PAG. 7

**LE CAMERE ALL'OSCURO**  
**Recovery, Draghi è ancora muto: 50 miliardi a FS**

MARRA, PALOMBI E ROTUNDO A PAG. 6

**DOPO IL VIDEO SU CIRÒ**  
**Conte su Grillo: "Il M5S rispetta vittime e toghe"**

DE CAROLIS A PAG. 8

**L'ACCIAIERIA DI ARVEDI**  
**Cremona, l'altra Ilva che inquina nel silenzio totale**

BARBACETTO A PAG. 17

Mannelli



I VERBALI Il racconto di 2 nuovi testimoni: "Era a Nasr City"

### Delitto Regeni, altre torture: "Scosse elettriche su Giulio"

Due uomini ricordano di aver visto in carcere il ricercatore: 72 ore dopo la sua scomparsa: "Interrogato per ore, seviziato per giorni". Le contraddizioni di Sbarif, accusato di omicidio



BISIGLIA E PACELLI A PAG. 10 - 11

LIBERI (QUASI) TUTTI LA LEGA: RISTORANTI ANCHE AL COPERTO

# Abbiamo scherzato: scuole aperte a metà



**PÀGANO I RAGAZZI**  
IL GOVERNO DRAGHI HA FATTO VACCINARE TUTTI GLI INSEGNANTI E PROMESSO I RIENTRI IN CLASSE AL 100%. MA ORA SI PIEGA ALLE REGIONI: RIAPERTURE AL 60% E COMUNQUE DECIDONO I PRÉSIDI

DELLA SALA, MANTOVANI, RONCHETTI E SALVINI A PAG. 2 - 3

SIRIA, VOTO A MAGGIO

Il regime di Assad ama vincere facile (e senza sfidanti)



ZUNINI A PAG. 18

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro "Super", prefisso tcellato a pag. 9
- De Masi M5S e Pd, uguali si perde a pag. 21
- Valentini 5Stelle, gli elettori delusi a pag. 13
- Truzzi Quando l'aborto è una colpa a pag. 13
- Robecchi Un pass da fantascienza a pag. 13
- Caporale I frigo, Spiriti e Cipollino a pag. 20

ESCE UN INEDITO

Thomas Mann: molto narcisista, poco europeista



PONTANI A PAG. 22

La cattiveria

Matteo Renzi fonda una società di consulenza alle imprese. Su come farle fallire

WWW.FORUM.SPINOZA.IT





ANNO XXVI NUMERO 83

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 21 APRILE 2021 - € 1,80

Le chiusure, l'Ue, i vaccini globali e il dovere della prudenza. L'Italia riapre non grazie a Salvini, ma nonostante il salvinismo

Con tutto il rispetto per il senatore Matteo Salvini e con tutto il rispetto per la sua storia, per la sua coerenza, per la sua intelligenza e per la sua lungimiranza, la tesi esposta in queste ore da un pezzo importante del centrodestra, ovvero la riapertura di lunedì...

Salvini. Ma si prova a riaprire l'Italia perché in queste settimane il nostro paese ha provato a fare quello che Salvini non avrebbe mai voluto fare. Da mesi, da prima di Natale, Salvini, in forme più o meno esplicite, chiede a chiunque sia al governo, prima a Conte ora a Draghi...

di questi dati non è stato ottenuto con il programma di vaccinazione: credo che la gente non si renda conto del fatto che il lockdown è stato fondamentale per arrivare a questi miglioramenti nella gestione della pandemia.

salvinismo (il nazionalismo sui vaccini la pandemia la prolunga piuttosto che fermarla). Prima o poi Matteo Salvini dovrà pur riconoscere che i 191 miliardi di euro che l'Italia avrà la possibilità di spendere da qui ai prossimi sei anni grazie al Recovery plan sono soldi che...

Parla il ministro di FI Gelmini: "Didattica in presenza fino al 70 per cento da subito"

La responsabile per gli Affari regionali: "Sui trasporti provato un tavolo con i ministri coinvolti"

Verso le riaperture

Roma. Lo ripete più volte in questa intervista il ministro per gli Affari regionali Mariastella Gelmini. "Abbiamo voluto assegnare alla scuola una priorità assoluta. Per questo stiamo lavorando a stretto contatto con regioni, comuni ed enti locali per preparare la riapertura".

Ricollocare l'Anpal

Ecco le politiche attive di Parigi: 423 Assegni di ricollocazione su 1,65 milioni di beneficiari di RdC

Roma. Nel suo primo discorso al Senato del 17 febbraio, presentando le linee programmatiche del suo governo, il presidente del Consiglio Mario Draghi disse che "centrali sono le politiche attive del lavoro" e "affine che esse siano immediatamente operative è necessario migliorare gli strumenti esistenti, come l'assegno di ricollocazione, rafforzando le politiche di formazione dei lavoratori".

La nota periodica sul Reddito di cittadinanza (RdC) appena pubblicata dall'Anpal, l'agenzia guidata da Remo in Missisipi dal grillino Mimmo Parisi, mostra lo stato pietoso delle politiche attive in Italia. Per la prima volta, l'Anpal pubblica anche i dati sull'Assegno di ricollocazione (lo strumento citato da Draghi) e i numeri mostrano un quadro davvero imbarazzante. Su una platea di 1 milione e 650 mila percettori di Reddito di cittadinanza, risultano appena 389 assegni di ricollocazione (o 0,023% di cui meno della metà attivati: 425 (cioè lo 0,025%).

Andrea's Version

Bloccare la Superlega europea nel nome della difesa del torneo calcistico nazionale. Parecchi però restano dubbiosi, perché piccolo è bello. Che sarà pur vero. Ma lo chiede Macron. C'è a dire il Presidente europeo qui come le più le globalizzazioni.

MattaDraghi

Telefonate, confronti su piazza e leader da moderare. Ecco il filo Chigi-Quirinale

Roma. Si telefonano con frequenza (tre volte a settimana). Si conoscono da prima. Non hanno bisogno di frasi e pensieri inutili. Ci sono due presidenti che abitano felicemente le loro istituzioni e che si seguono con rispetto ma a distanza. Interpretano le prerogative. Uno trova sollievo nell'altro. Mario Draghi chiama Sergio Mattarella. Mattarella ascolta e consiglia, ma solo se serve. È un governo che non ha bisogno di formule antiche. È un governo che non necessita tutele perché non è "il governo del presidente", ma il governo "dell'energia e dell'emergenza". Cosa vuole dire tutto questo? Che l'errore è cercare nel passato le similitudini che (non) lo raccontano. E' dunque una bellissima normalità questo rapporto "presidenziale" che è speciale perché non ha nulla di speciale, ma solo la reciproca accortezza nel non invadere e non evadere le responsabilità.

Conte seccato da Grillo

Altra bomba di Beppe da disinnescare. Domani Casaleggio scateni la spina a Rousseau

Roma. Allora: c'è Davide Casaleggio che considera "perentoria" la data di domani. Se entro il 22 aprile, come aveva annunciato, il M5s non gli avrà versato circa 300 mila euro di arretrati staccherà la spina a Rousseau. Dividerà i destini della piattaforma (e dei blog delle stelle) da quelli del Movimento. Seguiranno cause e lotte per ottenere il database degli iscritti. Le parti sono lontane, dico chi segue questa vicenda.

Tra Ciro e la Cartabia

La Guardasigilli prospetta una mediazione sulla prescrizione. Bonafede tentenna, il Pd buffa

Roma. Quando i disprezzi dimartedì Via Arenula hanno preso a circolare, prospettando una soluzione preventiva che evitasse l'inasprirsi delle ostilità, Alfonso Bonafede (che provava, a tenere a prendere tempo. "Falmi confrontare coi miei, sapete che per noi il tema è delicato", ha fatto sapere l'ex Guardasigilli ai collaboratori di quella Carta Cartabia che lo ha succeduto al ministero della Giustizia. E che, tramite la sua commissione di esperti, una mediazione su come superare la prescrizione, puntando sulla certezza delle fasi processuali, ha trovata. Il tutto, ovviamente, prima che sul dibattito riservato tra i partiti travolgessero il frastuono del video di Beppe Grillo. Che è, certo, una questione privata. Ma visti i toni utilizzati dal comico genovese, la sua sembrata aringa in difesa del figlio Ciro accusato di stupro in nome della tutela degli indagati, ha messo ancor più in imbarazzo i parlamentari del M5s.

Il calcio etico è una menzogna

L'etica è la signorina più invocata e meno onsequitata che ci sia. Ma lo show più bello del mondo lo si costruisce spesso a caro prezzo. E al pallone servono evoluzioni, non cercatori di oro consensuale

Club ricchi e famosi, indebitati, decidono un torneo esclusivo tra di loro, per fare soldi, ed essi svalutano gli altri tornei. Nasce un Olimpo europeo

del pallone, blasonato, esclusivo (sempre che poi nasca davvero). Declassata la Champions League, che resta una competizione aperta ma con l'auto-esclusione degli Dei dello stadio, declassata in parte anche il campionato nazionale, e impoverito per la serie di giochi denaro spettacolo dello grandissime. Questo l'annuncio della Superlega.

Questa è la signorina più invocata e meno onsequitata che ci sia. Ma lo show più bello del mondo lo si costruisce spesso a caro prezzo. E al pallone servono evoluzioni, non cercatori di oro consensuale. L'etica è la signorina più invocata e meno onsequitata che ci sia. Ma lo show più bello del mondo lo si costruisce spesso a caro prezzo. E al pallone servono evoluzioni, non cercatori di oro consensuale.



hanno deciso tutto, anche il peggio delle grandi infrastrutture dello spettacolo più bello del mondo costruite a caro prezzo in un segmento di governo ha avuto il coraggio di fare quello che Salvini non voleva fare (il nemico è il virus, non le chiusure). E allo stesso modo l'Italia può sperare di ricostruire rapidamente un suo futuro, per esempio, grazie a un'Europa che ha il contrario di quello che Salvini e i suoi amici hanno consigliato di fare negli ultimi anni (scemmersa sulla solidarietà) e grazie a un vaccino che chissà quando sarebbe nato se le case farmaceutiche avessero scelto di far propria l'agenda culturale del

Torino è Torino, e il fu prodotta l'automobile, menzogna inventata, per quanto una tantum vittoriosa sul campo della Juventus, ha prodotto meraviglie. Inquanti, creccantini e ottime bufale e verdure, punto. Questo mi pare un dato inconfutabile. Con un riflesso anche sui sogni e le velleità del mondo del calcio. Certo la Superlega, cristallizzata con un oligopio dello show parte dell'eterna competizione tra ricchi e poveri, è un modello di riferimento di grande pietini, l'evoluzione storica del gioco del calcio, la crisi debitoria acuita dalla chiusura virale degli stadi, con l'etica c'entra poco o niente.

La giravolta dei club inglesi e la "bomba legislativa" di BoJo

TORO DA STADIO | INGLESI CONTRO La giravolta dei club inglesi e la "bomba legislativa" di BoJo. Il progresso va dove deve andare, ma modi e tempi dell'annuncio sono stati sbagliati.

Una lega nata male

Il calcio di Schauble

Zero debiti "buoni" per crescere o zero debiti per costruire? Uno scontro culturale molto tedesco

Milano. C'è solo un dibattito calcistico più inconfondibile di quello tra giochi e risultati, ed è quello tra i fattori del calcio business e gli apologeti del calcio pane e sale. La storia economica del calcio è fatta in realtà da un dualismo molto più solido e logico. Per capirla, bisogna per prima cosa accantonare una questione molto di moda, ma insulsa e fuorviante, quella dei "debiti della pandemia". Sarebbe più corretto l'ingente buco che i dodici club avrebbero accelerato la mossa estrema.

Oscar, bentornato!

Domenica la cerimonia, ma senza Zoom. Presenta Soderbergh, che di pandemie se ne intende

Cortocircuitati hollywoodiani. Quando il disastro cominciò, e nessuno trovava abbastanza mascherine, "Grey's Anatomy" e altre serie tv spedirono regolarmente le scorte in magazzino con carichi sterili e quanti ai medici veri che stavano affrontando l'emergenza. Quest'anno dopo, la produzione degli Oscar - la cerimonia sarà domenica prossima - è stata affidata a Steven Soderbergh. Grande regista, certo, ma con una medaglia in più: nel 2011 ha diretto "Contagion" - e sapeva quindi di cosa si parla. "Spillover" di David Quammen è uscito il Panno dopo. Il film sulla pandemia vale come esperienza sul campo, e i candidati hanno ricevuto da Soderbergh una rassicurante missiva: "Sarà una serata sicura, nessuna preoccupazione".

Saranno ammessi solo i candidati, i loro consorti, i premiatori (i presentatori o maestri di cerimonia) e un po' di giornalisti. "Spillover" di David Quammen è uscito il Panno dopo. Il film sulla pandemia vale come esperienza sul campo, e i candidati hanno ricevuto da Soderbergh una rassicurante missiva: "Sarà una serata sicura, nessuna preoccupazione".

Saranno ammessi solo i candidati, i loro consorti, i premiatori (i presentatori o maestri di cerimonia) e un po' di giornalisti. "Spillover" di David Quammen è uscito il Panno dopo. Il film sulla pandemia vale come esperienza sul campo, e i candidati hanno ricevuto da Soderbergh una rassicurante missiva: "Sarà una serata sicura, nessuna preoccupazione".

"Mentalità" Bongiorno

Non ho ancora letto la rivista. Sola da al caro Edoardo, sulla faccenda del video di

Grillo, e che trovate in seconda pagina. Neppure letto quel che cercate (Scianni, e sarà illuminante e talmente, davanti a tali opinioni e tali donne, non mi azzardo neppure ad entrare in materia. Parlo invece di un altro giorno, e dell'opinione sul video di Grillo che ha rilasciato ieri a Myra Merino di La7, perché mi pare farneticante quanto quella del noto comico - sotto il profilo della procedura penale. Giulia Bongiorno, importante penalista e senatrice per la Lega, ha dichiarato: "Porterei il video in procura, perché reputo che sia un reato". Sola da al caro Edoardo, sulla faccenda del video di Grillo, e che trovate in seconda pagina. Neppure letto quel che cercate (Scianni, e sarà illuminante e talmente, davanti a tali opinioni e tali donne, non mi azzardo neppure ad entrare in materia. Parlo invece di un altro giorno, e dell'opinione sul video di Grillo che ha rilasciato ieri a Myra Merino di La7, perché mi pare farneticante quanto quella del noto comico - sotto il profilo della procedura penale. Giulia Bongiorno, importante penalista e senatrice per la Lega, ha dichiarato: "Porterei il video in procura, perché reputo che sia un reato".

Due misteri in Ciad

Il presidentissimo ciadiano "muore al fronte". Davvero? Parte tutto dalla Libia? Disastri

Roma. Ci sono due misteri sulla fine del presidente del Ciad, Idriss Deby, dichiarato per ieri morto "per le ferite subite mentre era sulla linea del fronte contro i ribelli" da un portavoce militare con un messaggio in tv e in radio. Deby era un presidente autoritario e violento. Il suo governo aveva vinto per la sesta volta le elezioni che si sono tenute domenica 11 aprile) e quindi aveva appena cominciato altri cinque anni al potere, che mantiene senza interruzione dal 1990.



Perché a sessantotto anni si sarebbe dovuto trovare sulla linea del fronte contro l'avanzata dei ribelli, così esposto da morire per le ferite? E se davvero successo come è stato raccontato, si è trattato di un'operazione delibrata dei ribelli - che quindi avevano in funzione un "suo" nome? E la capacità di sfruttare oppure è stato un colpo fortuito? C'era tensione e il giorno prima Stati Uniti e Gran Bretagna avevano chiesto a tutti i loro cittadini di evacuare il capilua N'Djamena per paura che gli scontri arrivassero fino a lì. I ribelli usano sempre lo stesso copione: si preparano per anni nel deserto della Libia, poi varcano il confine con colonne armate e danno battaglia al governo di Deby, come è già successo nel 2008, nel 2009 e nel 2019. Spesso arriva la Francia con i bombardamenti e i ribelli si ritirano. Ma sembra che questa volta i jet francesi non abbiano sganciato bombe sui ribelli e abbiano aiutato i soldati di Deby soltanto con informazioni. Per di più gli elicotteri francesi sono stati in questo momento sono in riparianza a Tolisi, in Georgia (sono gli elicotteri da guerra sovietici) e quindi la fama del governo era sempre armate del suolo. Per dire: quanta tensione e furore; domenica la tribù del sud della Libia, preoccupate per gli scontri, avevano chiesto al nuovo presidente Abdel Hamid Dabaïbo di piazzare gli accordi con l'Italia (fonte: Agenzia Ansa) per mettere in sicurezza i confini meridionali - si tratta di risolvire un progetto che vede il posizionamento di radar di terra italiani lungo il confine per capire cosa succede e chi passa. Insomma, andare a celebrare l'invio di presidente sul fronte non era la mossa più giusta. Dopo la notizia della morte, nella capitale ha preso il potere un Consiglio militare presieduto dal generale Mahamat Kaka, conosciuto anche come Mahamat Idriss Deby - il figlio del presidente - e comanda la guardia presidenziale. Il Consiglio militare ha sospeso la Costituzione, il governo è l'Assemblea per i prossimi diecimotto mesi (febbraio) un rivale del padre, Yaya Dillo, si ritira dalle elezioni quando la guardia presidenziale di Deby junior attaccò la sua villa e uccise cinque membri della sua famiglia). Il secondo mistero è questo: la fazione ribelle che ha fatto irruzione da nord è il Fronte per l'alternanza e la conciliazione in Ciad, protetto in questi anni dal generale libico Khalifa Haftar, che ha bombardato le fazioni ribelli rivali e ha ucciso i loro leader (i ribelli ciadiani restituirono il favore combattendo per Haftar in molte occasioni). E c'è un vecchio del Fronte che varcano il confine della Libia sono ben equipaggiati e armati.

Il vento verde, nero tedesco su di Merkel

Il vento verde, nero tedesco su di Merkel. Il vento verde, nero tedesco su di Merkel. Il vento verde, nero tedesco su di Merkel.

Il vento verde, nero tedesco su di Merkel. Il vento verde, nero tedesco su di Merkel. Il vento verde, nero tedesco su di Merkel.

Il vento verde, nero tedesco su di Merkel. Il vento verde, nero tedesco su di Merkel. Il vento verde, nero tedesco su di Merkel.

Il vento verde, nero tedesco su di Merkel. Il vento verde, nero tedesco su di Merkel. Il vento verde, nero tedesco su di Merkel.



# il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



MERCOLEDÌ 21 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 94 - 1,50 euro\*

www.ilgiornale.it

**RIAPERTURE PRUDENTI**

## Scuole, sport, film: ecco le nuove regole ma è lite sul pass J&J, ok al vaccino

**Pasquale Napolitano e Patricia Tagliaferri**

■ Ecco le regole fino all'estate: zone gialle, Dad in parte e pass vaccinale. Intanto dopo soli otto casi di rare trombosi su 7 milioni di vaccinazioni l'Enna dà l'ok al vaccino J&J.

alle pagine 6-7  
servizi alle pagine 10-11

## APRIRE CON CAUTELA IL MANTRA DI DRAGHI

di **Adalberto Signore**

**R**iaprire, ma con cautela. È questo l'ap-proccio di un Mario Draghi che già in tarda mattinata non nasconde le sue preoccupazioni sul fronte dell'emergenza sanitaria. Nel giorno in cui il governo mette nero su bianco la bozza del decreto sulle riaperture che dovrebbe essere approvato oggi in Consiglio dei ministri, il premier sottolinea infatti come la battaglia contro il Covid-19 non sia per nulla agli sgoccioli. Anzi spiega durante i lavori preparatori del Global Health Summit - la sfida «inizia ora», perché «non sappiamo per quanto tempo durerà questa pandemia» o «quando ci colpirà la prossima». Non c'è allarmismo nelle parole di Draghi, solo la consapevolezza che la strada da fare è ancora lunga. Non a caso, annunciando le riaperture, la scorsa settimana aveva parlato di «rischio ragionato». E ieri, durante il webinar preparatorio del vertice che si terrà a Roma il prossimo 21 maggio, si è mosso con prudenza forse anche maggiore, dicendo senza troppi giri di parole che «l'attuale pandemia ci impone di essere meglio preparati per il futuro», ragione per cui va «sostenuta la ricerca» e «ristrutturato il servizio sanitario nazionale».

Il premier non parlava in conferenza stampa, certo. E la sessione di lavoro *on line* insieme alla presidente della Commissione Ursula von der Leyen non era in diretta tv, ma rivolta ad addetti ai lavori. Detto questo, è di tutta evidenza che Draghi sapeva benissimo che il messaggio sarebbe subito rimbalzato all'esterno. Non solo lo sapeva, era proprio nelle sue intenzioni. Perché alla vigilia del nuovo decreto - che nella percezione del Paese riaprirà tutto dal 26 aprile - la preoccupazione dell'ex numero uno (...)

segue a pagina 8



**DELUSO** Pep Guardiola contro l'ipotesi Superlega

**E IN ITALIA LE PICCOLE MINACCIANO DI NON GIOCARE CON LE BIG**

## Superlega già a pezzi, 8 pronti a lasciare

*Calciatori e mister in rivolta: le inglesi, Barça e Atletico vacillano*

**Marcello Di Dio e Franco Ordine**

■ Il progetto della Superlega è già sul punto di saltare. Otto club su 12, sei inglesi e due spagnoli, sono pronti a fare un passo indietro a causa delle resistenze di allenatori, giocatori e tifosi. Nella tarda serata di ieri

vertice d'emergenza tra le squadre «scissioniste» per decidere le prossime mosse. In Italia intanto monta la protesta contro le tre big coinvolte, cioè Juventus, Inter e Milan. La Serie A (oggi in campo) è spaccata.

con **Pagnoni e Vissani** da pagina 24 a pagina 27

**L'ANALISI**

## Se Fifa e Uefa fanno la morale

di **Tony Damascelli**

a pagina 26

## DOPO IL VIDEO CHOC

# CONTE MOLLA GRILLO

*Il nuovo leader M5s obbligato a liquidare Beppe dopo lo show sessista in difesa del figlio. Ma il Movimento implode*

**LA FIGLIA DELLE VITTIME DELL'INCIDENTE DELL'81**

## «Grillo vuole essere arrestato? Lo merita per aver ucciso i miei»

**Gian Paolo Serino**

a pagina 5



**TRAGEDIA** Cristina Pozzi perse genitori e fratello nell'incidente

**Laura Cesaretti e Augusto Minzolini**

■ Il video-delirio del padre-padrone del M5s, Beppe Grillo, aumenta il caos interno al suo partito e mette all'angolo un sempre più smarrito Conte, che solo ieri sera si è deciso a rompere un silenzio ormai insostenibile, e destabilizza le fondamenta dell'alleanza col Partito democratico.

con **Di Sanzo e Fazzo** da pagina 2 a pagina 4

**IL COMMENTO**

## Una strana idea di divertimento (e di giustizia)

di **Franco Battaglia**

a pagina 5

**RIVELAZIONE NEL SUO LIBRO**

## Covid, Speranza si tradisce: «Sapevo dal dicembre 2019»

**Felice Manti e Edoardo Mantoli**

■ Il libro mai uscito del ministro della Salute Roberto Speranza *Perché guariremo* gira ormai tra le redazioni come un nuovo virus. Ma già a pagina 28 si resta davvero colpiti. Scrive il ministro: «Il 31 dicembre, le autorità (della Cina, ndr) hanno segnalato all'Oms molti casi di una malattia che somiglia alla polmonite, nella provincia di Wuhan». Ma subito l'esponente Leu aggiunge: «Fra tutto il mese che si rincorrevano le voci su nuovi focolai virali, consultavo le notizie con più attenzione».

a pagina 9

**L'ULTIMA FOLLIA**

## Jane Austen da cancellare perché beveva il tè schiavista

di **Eleonora Barbieri**

**C**ome si è sempre meridionali di qualcuno - così parlò Bellavista - così, nella gara a chi la fa più politicamente corretta (la mossa), si è sempre perdenti. Si è sempre in difetto, perché c'è sempre qualcuno pronto a essere più corretto, cioè più estremista, perché il fanatismo, per sua essenza, vive proprio di eccesso (di stupidità, purtroppo). Insomma alla povera Lizzie Dunford, direttrice della casa-museo dedicata a Jane Austen a Chawton, nell'Hampshire, è capitata questa brutta sorpresa: lei era convinta di poter essere orgogliosa del proprio ruolo, quale ambasciatrice (...)

segue a pagina 20

### IN 15 ANNI MAI UN GIORNO PRESENTE

**D**efinirlo assenteista sarebbe fargli un torto. Perché il soggetto in questione era oltre ogni immaginazione: in quindici anni di disonorata carriera non aveva mai, si mai, messo piede in ufficio. Un record sbalorditivo che fa del giorno tutto italiano dei furbetti del cartellino una congrega di dilettanti allo sbaraglio. Poveri ingenui rispetto a questo signore oggi sessantasettenne che dal 2005 al 2020 non ha trovato il tempo di prendersi un giorno di lavoro. Nemmeno uno, mentre, a quanto pare, non rinunciava allo stipendio, con un incasso nell'arco dei tre lustri, di 538 mila euro.

## Lavorare stanca lo stipendio no

di **Stefano Zurlo**

Mister Missing era in forza, si fa per dire, al Centro operativo emergenza incendi dell'ospedale Pugliese di Catanzaro. Una cascata di parole che fanno pensare ad un'esistenza di sacrifici, di telefonate notturne e di scariche di adrenalina. Lui però interpretava un filmone consolidato della commedia dell'arte fra scaltrezza, minacce a chi metteva il

naso negli affari suoi, e una beata indifferenza alle regole minime della convivenza civile e ai drammi del prossimo.

Una corazzata di menefreghismo senza vergogna che un po' alla volta dev'esser si trasformata in cinismo, sempre dimenticando i compiti ma non il cedolino. Una farsa, fra paure, silenzi e complicità, interrotta dalla Guardia di finanza e dalla procura di Catanzaro che ha smantellato una piccola ma robusta rete di fiancheggiatori, piazzati a vari livelli sulla verticale della sua scrivania. A ottobre scorso il licenziamento: dev'essere stata l'unica volta che ha interloquuto con i suoi superiori.

**IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIU'?**

**PROVA SUSTENIUM PLUS.**

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VINO INIBISCI COME SOSTITUTI DI PIENA AZIONE. REGOLARITÀ E UNO STILE DI VITA SALVO.

**SUSTENIUM PLUS**



# IL GIORNO

MERCOLEDÌ 21 aprile 2021  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



**CRASTAN**  
1870

**100% ORZO ITALIANO**

Como, 170 assunzioni e debiti pagati in 5 anni

**Campione, dopo il crac l'ultima scommessa: il casinò pronto a riaprire**

Pioppi in Lombardia



**DOMANI IN REGALO**

**SPECIALE GIORNATA DELLA TERRA**



**ristora**

**INSTANT DRINKS**

## Prime riaperture, studenti beffati

Il governo si arrende a sindacati, presidi e presidenti di regione: da lunedì scuola in presenza, ma solo al 60 per cento. Dai ristoranti alle palestre, ecco il calendario. Tornano i centri commerciali nel fine settimana. Spiagge, stesse regole del 2020

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Mondo di ieri e potere dei soldi

### Il golpe fallisce Ma il vecchio calcio è finito

Michele Brambilla

**L'**altra sera mio figlio Martino, vent'anni, mi ha chiesto che cosa pensassi della Superlega che qualcuno vorrebbe ora far nascere nel calcio. Gli ho risposto nel modo seguente.

Ho avuto la tua età, caro Martino, in un mondo in cui tutti pensavamo che alcune cose fossero eterne: la Dc e il Pci, il Muro di Berlino, il Papa che resta Papa fino alla morte. Ho cominciato a fare il giornalista battendo i polpastrelli sulla tastiera di pesantissime macchine per scrivere: già la Lettera 22, portatile, sembrava un audace prodigio della tecnica. Si scriveva un pezzo anche grazie a una mezza dozzina di Marlboro. Quando arrivarono i computer e il divieto di fumo, molti di noi dissero: il mestiere è finito.

Continua a pagina 2

**SQUADRE INGLESIS IN RITIRATA, LA SUPERLEGA EUROPEA PERDE I PEZZI VINCONO (PER ORA) LE PROTESTE DEI TIFOSI E DELLE PICCOLE SOCIETÀ'**



Una protesta di tifosi Inglesi

Servizi alle pagine 8, 9 e 11

DALLE CITTÀ

Milano

### I raid a CityLife delle baby gang Colpi nei parchi e pose da duri

Palma nelle Cronache

Milano, il caso

### Piazza Duomo I giudici stoppano il restyling

Mingola nelle Cronache

Pavia

### Estrae coltello e rapina 71enne Allarme in città

Zanette nelle Cronache



Il comico sotto tiro per il video a difesa del figlio

### Conte soft su Grillo «Capisco il suo dolore»

Polidori a pagina 13



Operata sul tavolo da cucina. Aveva 40 anni

### Morta per un neo Arrestati medico e guru

Deg'Innocenti a pagina 17



**27 ANNI**

M.T. Motori Elettrici s.r.l.  
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy  
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

**IO COMPRO ITALIANO**





Domani l'ExtraTerrestre

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



Culture

TEMPI PRESENTI Esce in Germania il libro più completo sulle lotte operaie a Mirafiori tra '62 e '73 Sergio Bologna pagina 10



Visioni

MUSICA L'itinerario eretico della pianista Agnese Toniutti che rivisita Dlugoszewski e Comer Mario Gamba pagina 12

# il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDODIPLOMATICHE EURO 7,00

MERCOLEDÌ 21 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 94

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

SCUOLA: IL RISCHIO NON ERA «RAGIONATO», DIETROFRONT DEL PREMIER DRAGHI

## Di riaperture, Salvini vuole il «liberi tutti»

Il via libera in Consiglio dei ministri dovrebbe arrivare oggi. Ieri il passaggio con regioni, comuni e province per mettere a punto il testo del nuovo decreto legge anti Covid con le riaperture. Salvini sperava di segnare nuove tacche sulla sua cintura: «Stiamo lavorando per far cadere altri due tabù: il coprifuoco e le riaperture dei locali al chiuso». Ma nel testo del dl, anticipato ieri, c'è cautela su entrambi i punti. Nelle bozze si

prevede, a partire da lunedì, il ritorno della zona gialla (e bianca). In fascia gialla si potrà andare a ristorante a pranzo e cena ma solo all'aperto. Dal primo giugno potranno aprire a pranzo anche i locali al chiuso. Confermato il coprifuoco dalle 22. La Lega annuncia battaglia in Cdm. Sulla scuola dietrofront del governo: da lunedì in classe dal 60% e non al 100% in zona gialla e arancione. **POLLICE, CICCARELLI A PAGINA 2**

### MA SOLO PER OVER 60, COME ASTRAZENEC A Si parte con Johnson&Johnson

Anche il vaccino Johnson&Johnson sarà usato al di sopra dei 60 anni. È il parere dell'Aifa, fatto proprio dal ministero della salute ieri sera, dopo la valutazione dell'Emm. Al deposito di Pratica di Mare sono già stoccate le prime dosi. Nel 2021 ne attendiamo 26 milioni, anche troppe. **CAPOCCI A PAGINA 3**

Dal video mandato in rete da Grillo in difesa di suo figlio accusato di stupro

Tutti contro Grillo per il violento monologo in difesa di suo figlio, indagato per lo stupro di una ragazza. Il caso finisce anche in parlamento e minaccia l'alleanza di centrosinistra. Dopo la netta presa di distanza del Pd, Conte rompe il silenzio: «Capisco Beppe, ma va rispettato il dolore della presunta vittima» pagine 4,5

# Sesso e bugie video choc

**M5S**  
Beppe Grillo, padre padrone

MICHAELA BONGI  
L' Elevato è riapparso ed è innalzato sopra il popolo affacciandosi da una finestra impalpabile e riproducibile all'infinito su milioni di dispositivi, a conferma della sua onnipotenza. Ma in un minuto e 40 secondi è sprofondato trascinando in uno squallido abisso la caotica e spesso cacofonica storia di un Movimento nato con una parola d'ordine tanto rozza quanto sottilmente ingannevole: vaffanculo. "Affanculo" Beppe Grillo, con il suo video in difesa del figlio Ciro accusato di stupro, ha mandato anche i grillini, illusi, dopo le intemperanze giovanili, di poter surfare sempre in equilibrio, né a destra né a sinistra, ma un po' a destra e un po' a sinistra, e un po' più composti. Come il capo di tutte le Casse, Grillo in quel minuto e 40 secondi scaraventati in faccia alla ragazza che ha denunciato suo figlio e i suoi giovani amici che, parola di Padre padrone, si "stavano divertendo... saltellando col pisello così..." con quel video, appunto, il capo vorrebbe disperatamente imporre la sua legge anche al di fuori del Movimento che lo ha osannato e temuto. Roba da "Psiconano", appellativo che il comico sbarcato in politica affibbiò al magnate chansonnier arrivato sul ponte di comando del Paese. La violenza verbale del resto ha sempre fatto parte del vocabolario di Grillo. Che ora non abbandona il giustizialismo improvvisandosi garantista per opportunismo. — segue a pagina 5 —

**Tav e non solo**  
Pensiero, unico, dissenso e repressione  
Livio Pepino **PAGINA 14**

**Transizione ecologica**  
Tirreno e Adriatico, democrazia del metano  
M. Agostinelli, A. Grandi **PAGINA 15**

**Governo e Def**  
La programmazione è un optional  
Roberto Romano **PAGINA 15**

**RECOVERY**  
Mistero sul piano, Draghi non lo svela



Il governo del Nordreno-Vestfalia, è il candidato cancelliere per le elezioni federali del 26 settembre. Resta da capire quale sarà il prezzo politico per la retromarcia. **CENETTA A PAGINA 7**

**GERMANIA**  
La spunta Laschet per il dopo Merkel



Al potere da trent'anni, poche ore dopo l'inizio del suo sesto mandato presidenziale Idriss Deby è stato ferito a morte negli scontri tra il suo esercito e i ribelli del Fact. Se ne va l'alleanza regionale più preziosa della Francia, che stavolta non è riuscita a salvarlo. **BOCCITTO, MAURO A PAGINA 9**

**CIAD**  
Il presidente Deby «morto in battaglia»



**Lele Corvi**



DEVO ABBANDONARE L'ABITO DI ESPERTO VIROLOGO E RIMETTERE QUELLO DI PRESIDENTE DI LEGA SPORTIVA

LA CORRETTA INFORMAZIONE SULLA PANDEMIA RINGRAZIA IL CALCIO

Foto: M. B. - D. L. 352/2015 (com), L. 46/2014 art. 1, c. 1, G. M. / 23/02/13





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIRCOLAZIONE ITALIA  
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 436 - ART. 2, CCP, RPT. L. 65/95

Fondato nel 1892



Mercoledì 21 Aprile 2021

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

NOMI E PREGIURI: "IL MATTINO" - "IL DEPART" EURO 128

**Il libro**  
**«Harlem», il filmetto più censurato nella storia del cinema**  
Valerio Caprara a pag. 12



**Il diritto d'autore**  
**Copyright, sì definitivo del Parlamento**  
**«Ora maggiori tutele»**  
Roberta Amoroso a pag. 11



**Il Piano di Resilienza**  
**IL PATTO NORD-SUD CHE AIUTA LO SVILUPPO**

Giuseppe Roma

Siamo alla stretta finale per definire i contenuti e modalità operative del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) che, grazie alla rilevante mole di investimenti, potrebbe farci uscire dalle secche della pandemia e dare una scossa al sistema economico. All'Italia sono destinate tante risorse, ma resta nebuloso in che modo si trasformeranno concretamente in lavoro e benessere per gli italiani. Non manca la creatività nel confezionare progetti innovativi e individuare le sfide per accrescere la nostra competitività.

Continua a pag. 35

Le idee

**RIPUDIARE L'AUSTERITÀ PER FAVORIRE LA CRESCITA**

Sergio Beraldo

Dopo esser stata vituperata, non solo in Italia, da salottieri radical chic e internauti affamati di mostrare la propria capacità di porre il dito nella piaga, la crescita economica torna in auge, collocandosi al centro dell'azione politica. «Convizione profonda del governo è che la partita chiave per il nostro Paese si giochi sulla crescita economica come fattore abilitante della sostenibilità ambientale, sociale e finanziaria», scrive Daniele Franco nella premessa al Documento di Economia e Finanza.

Continua a pag. 35

## La rivolta dei tifosi fa naufragare la Superlega

Si ritirano tutte le squadre inglesi Barça in bilico

Insorgono i tifosi e la Superlega perde i pezzi. Le squadre inglesi si ritirano e anche il Barcellona non è più sicuro di voler restare. La Federazione inglese ringrazia i tifosi «per aver dato voce ai principi del calcio». E adesso cosa accadrà? Fifa e Uefa ne escono fortissime, con l'appoggio di tutti. **Bernardini e Riggio, Majorano, Rossi, Tarsia servizi da pag. 14 a 17**



Il retroscena

Perez chiama, DeLa riflette «Il calcio va cambiato»

Roberto Ventre a pag. 15



I paperoni del calciomercato

I procuratori in agguato dopo aver causato il crac

Gianfranco Teotino a pag. 34



**Il modello Napoli**  
**UN ALTRO CALCIO SENZA SPESE FOLLI È POSSIBILE**

Francesco De Luca

Ha avuto un immediato effetto la reazione delle istituzioni e la rivolta delle tifoserie su alcuni dei club che hanno aderito alla Superlega.

Continua a pag. 34

## Frenata sul ritorno in classe

►Scuola, si cambia ancora: resta la Dad fino al 40 per cento anche nelle zone gialle e arancioni Coprifuoco alle 23, arriva il pass vaccinale. Dall'Emilia via libera a J&J, in Italia solo agli over 60

Torre Annunziata, il racconto della figlia del custode accoltellato



«Papà ucciso per difendermi, sono bestie»

Dario Sautto in Cronaca

Marco Conti, Francesco Malfetano servizi da pag. 2 a 4

## Bagnoli, bonifica flop 140 milioni in fumo ma nessun colpevole

►A 7 anni dal fallimento scagionati i manager della società nata per il rilancio dell'area Ovest

Leandro Del Gaudio

Bonifica, sette anni dopo il crac di BagnoliFuture, la società nata per rilanciare l'area, «assolti» tutti i manager: 140 milioni in fumo ma nessun colpevole, cade l'accusa di bancarotta fraudolenta.

In Cronaca

L'intervista

Orlando: «Ita decollerà non sarà preda riforma Cig a luglio»

Umberto Manchi a pag. 8

## Minneapolis, applausi e cori dopo la sentenza Floyd, l'agente che lo soffocò giudicato «tre volte colpevole»

L'ex agente di polizia Derek Chauvin è stato condannato per omicidio nel processo per la morte di George Floyd a Minneapolis. Toccherà ora al giudice Peter Cahill, fissare l'entità delle pene, entro sei-sette settimane. L'ex ufficiale di polizia di Minneapolis Derek Chauvin è stato condannato per tutte le accuse da una giuria del tribunale della contea di Hennepin. I 12 giurati lo hanno giudicato colpevole di

omicidio colposo, omicidio di secondo grado preterintenzionale e omicidio di terzo grado. Applausi e cori alla lettura del verdetto. Il legale della famiglia: «Una svolta storica». «Un importante passo in avanti per la giustizia in Minnesota. Il processo si è chiuso ma il nostro lavoro è solo all'inizio», ha detto il governatore del Minnesota, Tim Walz.

Servizio a pag. 10

tu acquisti, noi doniamo! *senza spendere di più*

ha scelto Goodify per sostenere Banco Alimentare

come?

- 1 FAI ALMENO 30 EURO DI SPESA
- 2 APRI L'APP MD NELLA SEZIONE GOODIFY
- 3 SCANSIONI IL QR CODE BENERCO CHE TROVI ALLA FINE DELLO SCORRIMENTO DELLA TUA SPESA
- 4 PER OGNI SPESA MD DONERÀ 1 € AL BANCO ALIMENTARE
- 5 SE LO DESIDERI, PUOI SELEZIONARE LA REGIONE A CUI DESTINARE LA DONAZIONE

La Buona Spesa non solo ti permette di risparmiare ma ti permette anche di donare.

MAGGIORI DETTAGLI SU [MDAPP.IT](http://MDAPP.IT)



**BANCA FINNAT**  
Private Banking dal 1898

# Il Messaggero

**BANCA FINNAT**  
Private Banking dal 1898

21 € 1,40\* ANNO L. 48 N° 109 ITALIA  
Società a r.l. 01/20/2021 (C.A. 1.420.000) art. 101/102/103

NAZIONALE



Mercoledì 21 Aprile 2021 • S. Anselmo

IL GIORNALE DEL MESSAGGERO

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

**31 VACCINI GIORNO PER GIORNO**  
Dati somministrati nel 2021: **342.175**  
Dati somministrati in Italia: **15.809.831**  
Rapporto del quotidiano rispetto al giorno precedente: **+12,5%**  
Rapporto alla settimana precedente: **+62,4%**

**A 15 mesi dalla morte La Nike non produrrà più le scarpe di Kobe usate da mezza Nba La moglie: faccio da sola**  
Paini a pag. 28

**La compagna di Bova Rocío Muñoz Morales «Sono una tipa tosta tutt'altro che caliente Debutto come scrittrice»**  
Satta a pag. 23



**Pnrr, ultimo miglio**  
La logica della ripresa e i patti territoriali

Giuseppe Roma

Siamo alla stretta finale per definire contenuti e modalità operative del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) che, grazie alla rilevante mole di investimenti, potrebbe farci uscire dalle secche della pandemia e dare una scossa al sistema economico. All'Italia sono destinate tante risorse, ma resta nebuloso in che modo si trasformeranno concretamente in lavoro e benessere per gli italiani.

Non manca la creatività nel confezionare progetti innovativi e individuare le sfide per accrescere la nostra competitività. Tuttavia sappiamo che il punto debole resta quello di scendere dai cieli delle idee sulla nuda terra dei risultati, individuando il percorso più idoneo e trasparente per realizzare opere e servizi in tempi ragionevoli.

A quanto se ne sa, la governance del Piano, quindi la sua gestione operativa, è stata fin qui pensata seguendo una logica che va dall'alto verso il basso. Si prevede un coordinamento centrale di tipo interministeriale (alla Presidenza del Consiglio e al Cipes) con strutture amministrative per distribuire le risorse, valutare, controllare e rendicontare Bruxelles. Alle Regioni ed enti locali verrebbero attribuite le responsabilità attuative, di sorveglianza e integrazione degli interventi nella programmazione ordinaria, funzioni da esercitare con l'aiuto delle società di assistenza tecnica, su cui in passato non sono mancate pesanti critiche.

Continua a pag. 25

## Il coprifuoco scatta alle 23 Scuola, dad anche in giallo

►Oggi il decreto per le riaperture: sì a ristoranti, teatri e cinema dal 26 Locali al chiuso e piscine all'aperto dal 15 maggio. Stadi aperti il 1° giugno

ROMA Coprifuoco e scuola, novità in arrivo. Servizi da pag. 2 a pag. 4

**Tifosi e giocatori in rivolta: le inglesi si sfilano**



**E ora la Superlega perde i primi pezzi**  
La protesta dei tifosi del Chelsea contro la Superlega

Alle pag. 10 e 11

**Le Big 12 sono fuori dalle leggi dello sport**  
Piero Sandulli  
L'articolo 1 della legge 280 del 2003, riconosce l'autonomia (...) Continua a pag. 25

**Boom di trasferiti da Lombardia e Campania**

**Il Lazio capovolge il "turismo sanitario" Arrivano in 50mila per farsi vaccinare**

ROMA Perché prendere un aereo per andare all'estero, quando per vaccinarsi prima si può salire su un treno per Roma? La macchina vaccinale messa in piedi dal Lazio fa proseliti a tal punto che già 50 mila persone in Italia hanno chiesto il domicilio in regione. Mangani e Pacifico a pag. 5

## Orlando: «Ita non è una preda Solo licenziamenti selettivi»

►Intervista al ministro: «Avremo una compagnia competitiva»

Umberto Mancini

«Sblocco selettivo dei licenziamenti e una Ita in grado di decollare al più presto». Il ministro del Lavoro, Andrea Orlando, preme per sbloccare il caso Alitalia mentre cresce la tensione sulla compagnia stretta tra i diktat Ue, la pandemia e il decollo ritardato di Ita. E intanto oggi parte il confronto con le parti sociali sulla crisi economica. «Riforma della Cig a luglio», spiega Orlando - e interventi mirati per settori e territori». A pag. 7

**I coniugi Grillo e il figlio accusato di stupro**

**Conte: «Beppe? Lo capisco ma sto con donne e pm»**

Mario Ajello  
«Capisco Grillo, ma difendo toghe e donne». L'ex premier Conte commenta il caso, moglie di Beppe all'attacco. A pag. 8

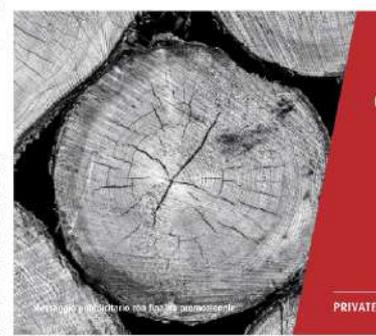
**Ciro, la mamma e gli insegnanti ai nostri ragazzi**

Barbara Jerkov  
Cira Parvin, da madre a madre: capisco il dolore, capisco la paura. Ma gli argomenti usati (...) Continua a pag. 25

**Lettera di richiamo**  
Il Vaticano: «Basta preti a spasso con il coprifuoco»

Franca Giansoldati

Niente coprifuoco per i sacerdoti, che andavano a zozzo anche di notte nonostante il divieto. Alla Demus internazionale Paolo VI di Roma, grande struttura ricettiva dove vivono stabilmente una sessantina di ecclesiastici, è stata affissa in bacheca una comunicazione che ha fatto sobbalzare. Il direttore, stanco dell'andazzo, ha avvertito che non si sarebbe più alzato di notte per dare copertura a chi viola il lockdown. A pag. 13



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

**GEMELLI ESPRIMERE I DESIDERI SEGRETI**

Buongiorno, Gemelli Ci vuole coraggio ad esprimere desideri segreti. È un gioco che presenta delle inognite, soprattutto in amore: e infatti talvolta avvicina e talvolta invece allontana. Ma voi Gemelli siete dei maestri della parola, dei maghi della comunicazione. Voi riuscite a convincere anche i più scettici, in particolare nel lavoro. È una Luna per voi, esprimete i vostri desideri. Auguri.

© IPESORBITAL/REPERATA  
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 Tattometro € 1,40 in Abruzzo, Il Messaggero - Corriere dello Sport Stadio € 1,40; nel Mezzogiorno il Messaggero - Primo Piano € 1,20; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero - Nuovo Quotidiano di Puglia - Centro dello Sport Stadio € 1,10.



# il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 21 aprile 2021  
1,80 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

Emilia Romagna, pressing sulla Regione  
**Il patto degli artigiani:  
«Imprese più forti  
con i soldi dell'Europa»**  
Catapano nel Fascicolo Regionale



**DOMANI IN REGALO**  
**SPECIALE  
GIORNATA  
DELLA TERRA**

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Prime riaperture, studenti beffati

Il governo si arrende a sindacati, presidi e presidenti di regione: da lunedì scuola in presenza, ma solo al 60 per cento  
Dai ristoranti alle palestre, ecco il calendario. Tornano i centri commerciali nel fine settimana. Spiagge, stesse regole del 2020

Servizi  
da pag. 3 a pag. 7

Mondo di ieri e potere dei soldi  
**Il golpe fallisce  
Ma il vecchio  
calcio è finito**

Michele Brambilla

**L'**altra sera mio figlio Martino, vent'anni, mi ha chiesto che cosa pensassi della Superlega che qualcuno vorrebbe ora far nascere nel calcio. Gli ho risposto nel modo seguente. Ho avuto la tua età, caro Martino, in un mondo in cui tutti pensavamo che alcune cose fossero eterne: la Dc e il Pci, il Muro di Berlino, il Papa che resta Papa fino alla morte. Ho cominciato a fare il giornalista battendo i polpastrelli sulla tastiera di pesantissime macchine per scrivere: già la Lettera 22, portatile, sembrava un audace prodigio della tecnica. Si scriveva un pezzo anche grazie a una mezza dozzina di Marlboro. Quando arrivarono i computer e il divieto di fumo, molti di noi dissero: il mestiere è finito.

Continua a pagina 2

**SQUADRE INGLESI IN RITIRATA, LA SUPERLEGA EUROPEA PERDE I PEZZI  
VINCONO (PER ORA) LE PROTESTE DEI TIFOSI E DELLE PICCOLE SOCIETÀ'**



Una protesta di tifosi Inglesi

Servizi alle pagine 8, 9 e 11

DALLE CITTÀ

Bologna, la corsa a sindaco

**Lepore rilancia:  
«Dopo Salvini,  
fermeremo  
anche Renzi»**

Servizi a pagina 12 e in Cronaca

Bologna, il caso Carabellò

**Il cellulare di Biagio  
ritrovato nel fosso  
vicino ai suoi resti**

Tempera in Cronaca

Casalecchio, il delitto

**«Cena avvelenata  
come prova  
per il suicidio»**

Bianchi in Cronaca



Il comico sotto tiro per il video a difesa del figlio

**Conte soft su Grillo  
«Capisco il suo dolore»**

Pollidori a pagina 13



Operata sul tavolo da cucina. Aveva 40 anni

**Morta per un neo  
Arrestati medico e guru**

Deg'Innocenti a pagina 17

**M.T.**  
motori elettrici

M.T. Motori Elettrici s.r.l.  
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy  
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

**IO COMPRO ITALIANO**

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

MERCOLEDÌ 21 APRILE 2021  
**IL SECOLO XIX**

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

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CCXXV - NUMERO 94, 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

**ON LINE O SU CARTA IL GUSTO.IT È NATO L'HUB DEDICATO AL CIBO**  
 DA OGGI SUL SITO INTERNET DEL SECOLO XIX. DOMANI CON IL GIORNALE L'INSERTO "PIACERE DEL GUSTO"



**L'EDITORIALE**  
**PREPARATEVI AL VIAGGIO**  
 TRA I SAPORI E I SAPERI  
 MASSIMO GIANNINI / PAGINA 17

**INDICE**

Primo Piano	Pagina 2
Cracche	Pagina 16
Commenti	Pagina 17
Economia-Marketing	Pagina 18
Genova	Pagina 22
Xca	Pagina 36
Programmi-Tv	Pagina 41
Sport	Pagina 42

Domani il volume 9  
 UN'EDIZIONE PRESTIGIOSA  
 ARRICCHITA DA MERAVIGLIOSE OPERE D'ARTE  
 DANTE, ALIGHIERI 700 ANNI DIVINA COMMEDIA

**ATTESO IL NUOVO DECRETO SULLE RIAPERTURE. IL 40% DEGLI STUDENTI CONTINUERÀ CON LE LEZIONI A DISTANZA. I PRESIDI: RITORNO GRADUALE**

# Scuola, frenata sulle presenze

## Non cambia l'ora del coprifuoco

Via libera al vaccino Johnson&Johnson, sarà somministrato agli over 60. In Liguria crolla la mortalità

È atteso per oggi il nuovo decreto sulle riaperture. Il premier Draghi vuole accelerare i tempi, anche per mettere fine al pressing delle Regioni. La roadmap è quella prevista: ristoranti e bar riapriranno il 26 aprile anche la sera, ma solo all'aperto. Il coprifuoco resta fissato alle ore 22, nonostante le richieste di Salvini e di alcune Regioni, tra cui la Liguria. Altre novità: da lunedì prossimo le seconde case si potranno raggiungere anche se in zona rossa. Per spostarsi tra le regioni rosse e arancioni servirà un green pass che certifichi l'avvenuta guarigione, la negatività al Covid o la vaccinazione.

Per quanto riguarda la scuola, il governo ha accolto le perplessità sollevate dai presidi e ha deciso per un rientro più graduale alle lezioni in presenza. Anche nelle zone gialle e arancioni il 40 per cento degli studenti potrà seguire a distanza. Via libera al vaccino Johnson&Johnson, che per ora sarà riservato agli over 60. Primi effetti delle vaccinazioni in Liguria: forte calo della mortalità tra gli anziani.

SERVIZI / PAGINE 2-9

**LA TENDENZA**  
 Federico Mereta  
**Ragazzi e lockdown:**  
 al Gaslini impennata  
 dei casi psichiatrici

L'ospedale Gaslini segnala una preoccupante impennata dei problemi psichiatrici collegati al lockdown nei ragazzi. L'ARTICOLO / PAGINA 9

**ROLLI**

ALTRI EVENTI RARI CON I VACCINI? OTTENERLI

**AFFIORANO DUBBI FRA 5 CLUB**  
**La Superlega**  
 perde già i pezzi  
 Critici Ranieri e Ballardini

Florentino Perez spiega che solo la Superlega può salvare il calcio. Ma il progetto perde già i pezzi, cinque club sono perplessi. Ranieri: «È un mostro da stroncare». Critiche anche da Ballardini. SERVIZI / PAGINE 14 E 15



### Curata con tisane, muore di tumore

#### Arresti in comunità del Chiavarese

Roberta Repetto, del centro Anidra di Borzonasca FREGATE E INDICE / PAGINA 13

**135 ANNI IL SECOLO XIX**

È un punto di vista sul mondo e la voce della città

**ERNESTO FRANCO**

Un grande giornale è la voce visibile e udibile di quella città invisibile fatta di vite, idee e sentimenti che si muovono e respirano fra le vie. Genova è una città ma anche, come non tutte le città, un punto di vista. Il Secolo XIX, per più di un secolo ha guardato, e ancora oggi guarda, il mondo da lì. L'ARTICOLO / PAGINA 37

**Amico da sempre che mi segue anche da lontano**

**GIULIANO MONTALDO**

Il Secolo XIX è stato un amico, di quelli che ti seguono sempre, che quando sei lontano ti fa sempre piacere ritrovare. Ho letto con molta attenzione ogni volta le critiche che riguardavano i miei film. In un librone ho ancora i ritagli di quelli più importanti. L'ARTICOLO / PAGINA 38

**LA BANDIERA DI GENOVA**  
 DOMANI IN REGALO CON IL SECOLO XIX

ROSSI E PADOVANO / PAGINA 27

**AURUM**  
 GRUPPO IMMOBILIARE  
**COMPRO**  
 ORO e ARGENTO  
**SEDE STORICA**

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI\*  
 \*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R  
 (a fianco cinema Oberdan)  
 lunedì 15/38 martedì/venvedì 10/12 - 15/16

**BUONGIORNO**

Non so se ricordate la scena di Schindler's List in cui il comandante di Auschwitz controlla la vasca da bagno davanti allo schiavo che gliel'ha pulita, un ragazzo ebreo terrorizzato. Cerca qui, cerca là, finché una macchiolina non la trova. Oskar Schindler l'aveva convinto - turberamente, per salvare qualche sventurato - della differenza fra Dio e gli uomini, non tanto nel diritto divino di disporre della vita e della morte, ma nella facoltà di perdonare. Così il comandante indica la macchiolina e al ragazzino raggeolato glielo dice: io ti perdono. Mi sembra perfetto a proposito della messa sotto accusa di Jane Austen da parte della direttrice del Museo di Jane Austen. E già qui siamo ascesi a vette altissime: la custode della memoria di Jane Austen che pone in dubbio la memoria di Jane Austen. Ma ancora non ne conoscete le ragioni. Il padre di Jane era un reverendo e l'amministratore d'una piantagione di zucchero di Antigua. Insomma, un colonialista. Per molto meno si sono abbattute statue, quindi siamo nell'ordinario dell'ossessione. Ma Jane che c'entra? Eh, c'entra perché beveva tè, l'infuso sul cui commercio l'Inghilterra ha fondato buona parte dello sfruttamento degli indigeni. Poi perché, non contenta, il tè lo zuccherava pure, e presumibilmente con lo zucchero di Antigua. Insomma, la macchiolina l'abbiamo trovata ma, per ora, perdoniamo. La direttrice si limiterà a mettere nel museo dei pannelli per illustrare la possibile colpa, su cui elementi si sospende il giudizio. A proposito: il comandante di Auschwitz perderà presto il brivido del perdono, e sceglierà di regolare la questione a fucilate. —

**La macchiolina** | **MATTIA FELTRI**

**Benucci**  
 Gruppo Immobiliare  
 Compravendite  
 Locazioni Perizie  
 Via Pissardi, 99r  
 16129 Genova  
 Tel. 010/581952

**Benucci**  
 Gruppo Agenzie  
 dal 1969

Pratiche Automobilitiche  
 Riscatti - Amministrative  
 Assicurazioni tutti i rami

FILIALE: GE - Centro  
 FILIALE: GE - Sampierdarena  
 FILIALE: GI - Campi



Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 2,50\* in Italia — Mercoledì 21 Aprile 2021 — Anno 157 — Numero 108 — [ilsol24ore.com](http://ilsol24ore.com)

\*In vendita obbligatoriamente con i fascicoli di Il Sole 24 Ore € 2,40 + Iva € 0,10. Solo ad esclusivo uso per gli abbonati. Il Sole 24 Ore è Dada, la vendita on-line.



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Oggi con il Sole**  
Incidenti stradali e risarcimento danni: il puzzle di regole e sentenze



**Domani con il Sole**  
La guida veloce alle nuove prove per l'esame da avvocato

— all'interno del quotidiano



FTSE MIB 24088,65 -2,44% | SPREAD BUND 10Y 103,90 +1,20 | €/€ 1,2051 +0,13% | BRENT DTD 65,07 -1,78% | **Indici & Numeri** → p. 37-41

## Bonomi: «Evitare azzardi sul Def»

**Confindustria**

Incontro con Draghi: ristori, mercato del lavoro e liquidità tra le priorità

Sul Recovery plan necessaria una visione strategica  
Rinvia codice crisi d'impresa

Un lungo e articolato documento è stato presentato ieri dal presidente di Confindustria Bonomi al premier Draghi. Temi dell'incontro le proposte delle imprese per il Recovery plan («serve una visione strategica»). Per il Def Bonomi ha sottolineato la necessità di evitare azzardi sui conti pubblici, alla luce dell'elevato indebitamento. Urgenti la riforma del mercato del lavoro, interventi per liquidità e ricapitalizzazione. Il leader degli industriali ha anche chiesto di sospendere l'entrata in vigore del codice sulla crisi d'impresa.

Nicoletta Picchio — a pag. 3

**I FONDI EUROPEI**

Draghi: Recovery su tre pilastri fondamentale il confronto con le parti sociali

— Servizi a pagina 5

### 4,5%

**LA CRESCITA DEL PIL**  
Secondo le parole del ministro Franco, l'Italia avrà una crescita stimata del Prodotto interno lordo del 4,5% e del 4,8% rispettivamente nel 2021 e nel 2022

**L'AUDIZIONE DI FRANCO**

Recovery, altri 56 miliardi nel piano italiano  
Riforma fiscale prioritaria

Gianni Trovati — a pag. 6

## Pensioni, dopo Quota 100 solo il rafforzamento di Ape e opzione donna

**Riforme**

Spazio all'uso di contratti di espansione e isopensione I sindacati: riaprire il tavolo

La partita sulle pensioni entrerà nel vivo in autunno, ma alcune indicazioni sono arrivate dal primo Def. Jazgato Draghi e Franco: il vero obiettivo è la sostenibilità del sistema previdenziale. Sul pensionamenti anticipati di

Quota 100 tra otto mesi calerà il sipario: sembra escluso per ora il ricorso a interventi invasivi per ammorbidire lo "scalone" che si prospetta tra il 2021 e il 2022. Prende forza l'ipotesi di prolungare strumenti come Ape sociale e Opzione donna. Un'operazione soft che vedrebbe la "transizione" gestita con meccanismi collaudati come i contratti d'espansione, rinfanziati, e l'isopensione. I sindacati, che ieri in audizione hanno lamentato l'assenza nel Def di un vero capitolo pensioni, sono tornati a chiedere l'immediata riapertura del tavolo sulla previdenza.

Marco Rogari — a pag. 2

**FATTURA ELETTRONICA**

Persi 30 miliardi d'imponibile Iva con il lockdown di Natale

Mobili e Parente — a pag. 5

**LA GUIDA DELLE ENTRATE**

Cessione crediti fiscali: il rifiuto e l'accettazione sono irreversibili

— Servizi a pagina 30

**L'INDUSTRIA DELLA BELLEZZA**



Beauty. Boom dell'e-commerce che ha raggiunto un valore di 707 milioni. Quest'anno si stima crescita del settore dell'8,8%

### Cosmetici, ripartono export e produzione

Marika Gervasio — a pag. 77

## Da subito il pass tra le regioni Vaccino J&J solo agli over 60

**Emergenza Covid**

Graduali riaperture in zona gialla dal 25 aprile: ristoranti, teatri e cinema, piscine, stadi. Lo prevede la bozza di Di alio studio del governo. In arrivo il green pass per spostarsi tra regioni di colore diverso. Ok Ema al vaccino Johnson & Johnson. L'Alfa: meglio per gli over 60.

— Servizi a pagina 5

### 21,6

**LA QUOTA AZIONARIA**  
È il pacchetto complessivo oggetto dell'accordo di consultazione detenuto da Exor (14,4%) e dalla famiglia Peugeot (7,2%) nel capitale di Stellantis.

**AUTO**

Exor-Peugeot, i dettagli del patto leggero su Stellantis

Marigia Mangano — a pag. 21

**LA MOSTRA A CIELO APERTO «IL SOLE 24 ORE X MILANO»**

### La città che cambia come il suo giornale

di Andrea Biondi e Laura Cavestri



Raccontare la storia di Milano attraverso le pagine del giornale «Il Sole 24 Ore x Milano» è la mostra diffusa a cielo aperto inaugurata ieri, realizzata assieme al Comune di Milano. Dodici gigantografie di pagine del giornale segnano altrettanti luoghi simbolo della città.

— a pagina 9

**PANORAMA**

**DOPO IL VIDEO SHOCK**

### Bufera politica su Grillo: accuse da tutti i partiti Conte si smarca

Bufera su Beppe Grillo dopo il video a difesa del figlio, accusato di stupro. Accuse dall'intero Parlamento alle parole di Grillo, centrodestra all'attacco, critiche anche dal dem. Il leader in pectore del M5S Conte difende «l'autonomia della magistratura» e la «lotta alla violenza sulle donne».

— a pagina 10



**CALCIO**

### La Superlega già alle corde: prime defezioni dei club

Marco Bellinazzo — a pag. 11

**PROCESSO AL POLIZIOTTO**  
Biden: «Prove schiaccianti» sulla morte di Floyd

Joe Biden prega «per un giusto verdetto» nel processo contro Derek Chauvin, il poliziotto accusato dell'omicidio di George Floyd. E in attesa della sentenza parla «di prove schiaccianti».

— a pagina 11

**INDUSTRIA STRATEGICA**

### Leonardo si rafforza con i radar navali Gem

Raoul de Forcade — a pag. 19

**COPYRIGHT**  
Diritto d'autore, l'Italia recepisce le regole Ue

Con il voto favorevole del Senato alla legge di delegazione europea, l'Italia è il secondo Paese a recepire la direttiva europea sul diritto d'autore (copyright). Soddisfazione da Fieg e Siae.

— a pagina 31

**Lavoro 24**

### Gli interventi di espansione a misura di Pmi

Poglietti e Tucci — a pag. 21

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

**ZORZETTO 50**  
ACCIAI SPECIALI

«Qualità è soddisfare le necessità del cliente e superare le sue stesse aspettative continuando a migliorarsi»

WILLIAM EDWARDS DESIGN

[zorzetto.com](http://zorzetto.com)



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

# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

SERVIZIO DI CONSULENZA PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE PER LA QUALITÀ ISO9001 SECONDO LA NORMA ISO 9001:2015  
Quality  
ISO 9001  
2015

Mercoledì 21 aprile 2021  
Anno LXXVII - Numero 109 - € 1,20  
Sant'Anselmo Vescovo

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

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

## LE MEZZE APERTURE DI DRAGHI DELUDONO GLI IMPRENDITORI

# Salvini fa tremare il governo

Esce la bozza del dl riapertura ed è doccia fredda per molti  
Fino al 31 luglio l'Italia è a colori

Il leader della Lega vuole levare anche il coprifuoco alle 22 e il freno sui ristoranti al chiuso

Dalla prossima settimana per muoversi serve certificare di essere immuni al virus

### Il Tempo di Osho

## Conte gela Grillo: lascia stare toghe e donne



"Aò, du' cose j'avevo detto de nun toccà"

Borriello a pagina 5

DI FRANCESCO STORACE

Le discoteche sono chiuse ma a Palazzo Chigi si balla. Perché se è vero che si mettono nero su bianco le date sulle riaperture come Mario Draghi aveva preannunciato in conferenza stampa dopo la riunione della cabina di regia, si va troppo in là col calendario. (...)

Segue alle pagine 2 e 3

### La lotteria dei vaccini

L'Eni promuove J&J  
«Benefici superiori ai rischi»

Clemente a pagina 6

### L'allarme dei commissari

L'Europa non dà i fondi  
Ora Alitalia può fallire

Caleri a pagina 9

### Il fronte comune del calcio ferma il piano

Già fuori le squadre inglesi  
La Superlega è durata 24 ore

Pieretti, Salomone e Zotti a pagina 7

### Intervista a Lillo

«Il mio Posamen ha conquistato anche i più giovani»



Finamore a pagina 20

## L'appello dei dirigenti scolastici per far tornare in presenza gli studenti ma in sicurezza Rivolta dei presidi: vogliamo decidere noi

In una scuola superiore  
Abusa di un'alunna  
Preso il bidello pedofilo

Ricci a pagina 17

... Appello dei presidi al governo: «Dateci la possibilità di decidere la percentuale di ragazzi che possono frequentare in presenza». È la richiesta del presidente dell'Anp Lazio, Mario Rusconi, a Palazzo Chigi. Impossibile far tornare tutti gli studenti delle Superiori in classe. L'ipotesi è di puntare alla metà (o al 60%).

Conti a pagina 13

Da oggi sul web  
Nasce Radio Confapi  
La voce delle aziende

De Leo a pagina 19

la **S** TORACIATA  
Fronte del porno.  
Presto un video del figlio di Grillo per fare interdire suo padre

PEGASO  
Università Telematica  
La distanza che ci unisce  
"Dietro ogni problema c'è un'opportunità."  
Galileo Galilei

Impegna al meglio il tuo tempo, investi sulla tua formazione. Studia online dove vuoi e quando vuoi con la migliore formazione universitaria online d'Italia.

Da oggi studi e sostieni gli esami online.

www.unipegaso.it 800.185.095

Il diario di Maurizio Costanzo  
Innanzitutto auguri, perché oggi è il Natale di Roma. Apprendo che è partito il restauro della Fontana dello Zodiaco inserita nel progetto di riqualificazione del Piazzale Cristoforo Colombo di Ostia. Da tempo penso che Ostia, al di là di alcune presenze poco rassicuranti, sia una località da rilanciare. Bene, perciò, che si restauri la Fontana dello Zodiaco, con la sistemazione della pavimentazione della Rotonda e della gradinata di accesso e con il ripristino, infine, delle vasche della fontana. Sarà bene fare lo stesso in altre località, basta guardarsi intorno.



Mercoledì 21 Aprile 2021  
Nuova serie - Anno 30 - Numero 92 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l.L. 46/04, DCB Milano

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



**IO IL MIO 110% QUOTIDIANO**

**L'isolamento del tetto rientra fra gli interventi trainanti**

*Peggiani a pag. 35*

**OBBLIGO PER TUTTI**

**La Corte conti chiede la fattura elettronica anche per forfettari**

*a pag. 30*

**SU WWW.ITALIAOGLIT**

**Covid - La bozza di decreto sulle riaperture**

**Superbonus - Le risposte a interpello su coibentazione e sottotetti**

**Consolidato - La sentenza della Ctp Reggio Emilia sull'interpello probatorio**

**Un ritardo nel Recovery Plan sarebbe un duro colpo per Draghi e renderebbe plausibile l'ipotesi patrimoniale**

*Tino Oldani a pag. 6*

www.italiaoggi.it

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

**Italia Oggi**

**La riforma dello SPORT**

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

## Proroghe su 110%, mutui, ruoli

*Negli emendamenti al dl Sostegni, Superbonus al 2023, moratorie sui prestiti fino a dicembre, stop ai licenziamenti fino a ottobre, ampliamento della rottamazione*

Proroga del Superbonus al 31 dicembre 2023. Stop ai licenziamenti fino al 31 ottobre. Esenzione dal pagamento di Tassap e Cosap sino a fine anno. Riduzione della Tasi 2021 per gli sacerdoti. Cedolare secca sugli immobili commerciali. Proroga al 31 dicembre della moratoria su prestiti, finanziamenti e mutui alle piccole e medie imprese. Sono alcune degli emendamenti segnalati al dl Sostegni.

*Cerisano a pag. 35*

### Manfredi: in fumo 180 mld di pil, serve un grande sforzo per battere la crisi



«C'è poco da festeggiare. Anche se il cambio di passo in politica economica e finanziaria c'è stato, e il Def ne è la prima prova, per tornare a livelli pre-crisi ce ne vuole, la perdita di pil a fine anno potrebbe arrivare a 150 miliardi». A dirlo è Francesco Manfredi, ordinario di Economia aziendale dell'Università Lum di Bari. La richiesta del Pmi di recuperare nuove risorse per finanziare la ripresa attraverso una patrimoniale? Da rispedire al mittente, risponde Manfredi, «il nostro Paese, allo stato attuale, non solo ha uno dei carichi sul reddito più elevati ma ha anche un'imposizione sui patrimoni ben al di sopra della media dei paesi Ocse».

*Ricciardi a pag. 9*

### DIRITTO & ROVESCIO

Dopo 80 anni finisce la dittatura familiare dei Castro sull'isola di Cuba. L'ultimo rampollo di questa dinastia di dittatori, Raúl Castro, fratello Fidel, ha lasciato al carisma di primo segretario del partito comunista, cioè il potere assoluto. L'ha lasciato, non perché, come capita in tutte le democrazie (anche la più approssimativa) è stato battuto nella urna dalla volontà espressa dalla gente, attraverso il voto segreto, ma perché, a 88 anni, non ce la faceva più esercitare, nemmeno per finta, il potere. D'altra parte non è facile essere cacciati democraticamente in un paese dove non sono consentiti liberi partiti, né libertà di stampa, né una terra proprietà privata che faccia crescere un ceto di persone libere. A Cuba resiste un comunismo bentale come quello Nord coreano. L'intelligenza che per più di mezzo secolo ha lodato i Castro adesso si difende facendo finta che non siano mai esistiti. Anche se il loro regime sta loro sopravvivendo.

**SFIDA DI ISABELLA CONTI**

**A Bologna la candidata di Renzi obbliga il Pd alle primarie**

*Valentini a pag. 10*

**PRECAUZIONE SEMPRE**

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

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

**TERMOMETRO A INFRAROSSI**  
**€ 14,90**

**TANTI ARTICOLI  
A PREZZI IMBATTIBILI**

anche **Made in Italy**

Per info e ordini:  
[commerciale2@albabpremium.it](mailto:commerciale2@albabpremium.it)  
**albabpremium.it**

**SPEDIZIONI IN 48H**

Cassa «La riforma della spesa» € 5,00 in più



# LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 21 aprile 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



L'ex capo di gabinetto indagato. Valdelsa, incubo falda

**Le mani sulla Toscana**  
**Gori: «Cacciano me e non toccano i politici»**  
Ulivelli e Puccioni nel Fascicolo Regionale



Florentina, 2-1 a Verona

**Vittoria pesante per i viola**  
**La B più lontana**  
Servizi nel Quotidiano Sportivo



## Prime riaperture, studenti beffati

Il governo si arrende a sindacati, presidi e presidenti di regione: da lunedì scuola in presenza, ma solo al 60 per cento. Dai ristoranti alle palestre, ecco il calendario. Tornano i centri commerciali nel fine settimana. Spiagge, stesse regole del 2020

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Mondo di ieri e potere dei soldi

**Il golpe fallisce**  
**Ma il vecchio calcio è finito**

Michele Brambilla

**L'**altra sera mio figlio Martino, vent'anni, mi ha chiesto che cosa pensassi della Superlega che qualcuno vorrebbe ora far nascere nel calcio. Gli ho risposto nel modo seguente. Ho avuto la tua età, caro Martino, in un mondo in cui tutti pensavamo che alcune cose fossero eterne: la Dc e il Pci, il Muro di Berlino, il Papa che resta Papa fino alla morte. Ho cominciato a fare il giornalista battendo i polpastrelli sulla tastiera di pesantissime macchine per scrivere: già la Lettera 22, portatile, sembrava un audace prodigio della tecnica. Si scriveva un pezzo anche grazie a una mezza dozzina di Marlboro. Quando arrivarono i computer e il divieto di fumo, molti di noi dissero: il mestiere è finito.

Continua a pagina 2

**SQUADRE INGLESI IN RITIRATA, LA SUPERLEGA EUROPEA PERDE I PEZZI VINCONO (PER ORA) LE PROTESTE DEI TIFOSI E DELLE PICCOLE SOCIETÀ'**



Una protesta di tifosi Inglesi

Servizi alle pagine 8, 9 e 11

DALLE CITTÀ

Firenze

**A secco di vaccini fino al 29 aprile**  
**Avanti con i fragili**

Ulivelli in Cronaca

Firenze

I consigli del prof «Mascherine a casa se invitate amici»

Giardi in Cronaca

Firenze

**Feste dell'Unità con truffa Cosap**  
**«Il Pd risparmiò 300mila euro»**

Brogioni in Cronaca



Il comico sotto tiro per il video a difesa del figlio

**Conte soft su Grillo**  
**«Capisco il suo dolore»**

Polidori a pagina 13



Operata sul tavolo da cucina. Aveva 40 anni

**Morta per un neo**  
**Arrestati medico e guru**

Degl'Innocenti a pagina 17

**M.T.** motori elettrici  
M.T. Motori Elettrici s.r.l.  
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy  
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com  
**IO COMPRO ITALIANO**



# la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 94

Mercoledì 21 aprile 2021

Oggi con *Album Beauty*

In Italia € 1,50

*Conte: capisco Beppe come padre, ma il dolore della ragazza non va trascurato*

## Stupro, Grillo ora è un problema per i 5S

*L'analisi*

L'occasione sprecata di un leader

di **Claudio Tito**

**A**ppena venti giorni fa Giuseppe Conte aveva detto: «Dobbiamo rifondare il Movimento 5Stelle». Parole pronunciate in qualità di effettivo capo politico. Le leadership, però, hanno bisogno di fatti. Si costruiscono sul consenso, sulla credibilità e sulla autorevolezza.

● a pagina 34



▲ **Protagonisti** Giuseppe Conte e Beppe Grillo

● servizi da pagina 2 a pagina 4

*Il commento*

Quelle parole venute dal passato

di **Natalia Aspesi**

**C'**era negli anni '70 anche questa gran novità dei processi per stupro, quando le donne del femminismo combattivo erano riuscite a convincere qualche coraggiosa a denunciare la violenza sessuale subita ed il suo autore: il loro era un atto molto disdicevole, erano cose di cui non si parlava.

● a pagina 4

*Lo Sport*

**L'INTERVISTA**

Andrea Agnelli  
"La Superlega andrà avanti trattiamo con l'Uefa"

di **Maurizio Molinari**



“

Il successo è garantito, nessun danno ai campionati nazionali. Siamo pronti a negoziare

”

● alle pagine 14 e 15

**DIETROFRONT DEL GOVERNO**

## La scuola riapre a metà

Le Regioni convincono Draghi: da lunedì alle superiori "almeno il 60%" degli studenti. "Mancano aule e trasporti" Pranzo nei ristoranti dal 1° giugno, si tratta sul coprifuoco. Autorizzate le somministrazioni di J&J agli over 60  
**Green pass per uscire dalla zona gialla: ai non vaccinati servirà il tampone**

Da lunedì il rientro a scuola in presenza non riguarderà il 100% degli studenti, come aveva indicato il governo, ma un minimo del 60 dopo le pressioni delle Regioni per i problemi legati alle capienze delle aule e ai trasporti. E mentre i ristoranti nelle zone gialle riapriranno i propri locali a pranzo dal 1° giugno, si discute anche sull'allungamento del coprifuoco serale.

● da pagina 6 a pagina 11

*Il verdetto di Minneapolis*

Usa, processo Floyd  
condannato l'agente Chauvin  
"Colpevole di omicidio"

di **Federico Rampini** ● a pagina 17



*Cultura*

Ogni mattina mi risveglio come il 25 Aprile

di **Eugenio Scalfari**

**M**entre il tempo passa in Europa e nell'universo mondo, mi è venuto in mente che una parte notevole degli italiani, quando la guerra mondiale era da poco finita, lanciò un motto fondato sulla data di quel gran finale: «Viva l'Italia democratica e liberale del 25 aprile».

● alle pagine 38 e 39

*L'iniziativa Gedi*



Arriva Gusto  
una finestra online sul mondo del cibo

di **M.Mo.** ● a pagina 34

# SCARPA



**MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.**

Le squadre inglesi lasciano: scusateci Dubbi in Spagna

di **Guerrera e Pinci**  
● alle pagine 12 e 13

Troppo lontano il modello Usa

di **Boeri e Perotti**  
● a pagina 35

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

Concessionaria di pubblicità: A. Marconi & C. Milano - via Nervet, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicita@ammarconi.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Grecia, Malta € 3,30 - Croazia HR 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

82



Yemen Storia di Intisar, la modella in carcere che fa lo sciopero della fame

FRANCESCA PACI - P. 19



Floyd La giuria condanna Chauvin L'agente adesso rischia 75 anni

PAOLO MASTROCELLI - P. 13



NOBIS ASSICURAZIONI

# LA STAMPA

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

MERCOLEDÌ 21 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • ANNO 155 • N. 109 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DOB-TO • www.lastampa.it • GNN

### L'INTERVISTA

Perez: "Super Lega per salvare il calcio" Sei club escono



GIULIA ZONCA

Mettetevi comodi perché prima di vedere una partita della Super Lega, se mai accadrà, o di avere un campionato senza una squadra che ne faccia parte, ci saranno molte sfide a braccio di ferro. - P. 26 SERVIZIO - PP. 26-28

### L'ANALISI

MA L'AVVOCATO DIREBBE DI NO

MARCO TARDELLI

Io sono contento, anzi rinfancato. Perché la reazione che ha provocato in tutto il mondo questa folle idea di un privé del calcio per soli vip, innanzitutto nei tifosi delle squadre coinvolte, dà a quei ricchi e potenti signori del pallone una grande lezione e a noi poveri sportivi un bel segnale di speranza. L'unica vera amarezza per me è che una delle promotrici di questa Superlega sia la mia Juventus, non più dell'Avvocato Agnelli e di Boniperti. Ma sempre quella Juve che ancora conservo scolpita nella testa e soprattutto nel cuore. CONTINUA A PAGINA 28

L'EMA DICE SÌ A JOHNSON & JOHNSON. MAGRINI: "LO DAREMO DAI SESSANTA ANNI IN SU"

## Scuola, il governo cede in presenza solo al 60%

Gelmini: "I sindacati ci hanno fermato". Ecobonus, un taglio da sei miliardi

### L'INCHIESTA

Quei diciottomila bambini fantasma



Vietnam 1975: i bimbi orfani salvati con l'operazione Babylift FEBRARA - PP. 14-15

QUANDO AIUTAVAMO I PROFUGHI DEL VIETNAM

NOL, ORMAI INSENSIBILI AL DOLORE DEI PICCOLI

CATERINA SOFFICI

Come siamo diventati così cinici e indifferenti che neppure i bambini smuovono più? Che fine ha fatto la coscienza civile? Più di 18 mila minori migranti sono scomparsi negli ultimi tre anni e nessuno ci fa più caso. - P. 15

LUCA MONTICELLI PAOLO RUSSO

Le regioni la spuntano sulla scuola, ma perdono il braccio di ferro con il governo sul cofinanziamento che resta alle 22. Palazzo Chigi accelera e conta di portare in Consiglio dei ministri il nuovo decreto sulle riaperture già oggi, l'intenzione è giocare d'anticipo per evitare il pressing dei governatori, della Lega che chiede il via libera anche per i ristoranti al chiuso e delle categorie. - P. 2 SERVIZIO - PP. 2-7

### IL COMMENTO

MACCHÉ ISTRUZIONE È UNA VERGOGNA

PAOLA MASTROCOLA

Lunedì si torna tutti a scuola. Parrebbe una stupenda notizia, ma a me non sembra che ci sia nulla di cui rallegrarsi. Per mesi abbiamo sognato che la scuola ripartisse. Per mesi abbiamo sopportato le lezioni a distanza, lo studio solitario. - P. 18



### LA POLEMICA

CARO BARCA, ECCO COS'È IL MERITO

TITO BOERI

Fabrizio Barca nel suo intervento su La Stampa conferma quanto sostenevo nella mia intervista: vuole essere lui a decidere a chi dare i fondi per la ricerca e a chi no. Questo spiega perché continui a non rispondere ai quesiti. - P. 19



### IL NUOVO PORTALE

ILGUSTO.IT PREPARATEVI AL VIAGGIO



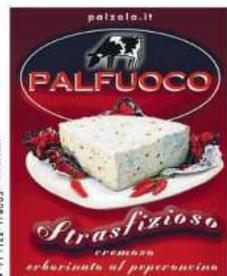
MASSIMO GIANNINI

L'uomo è ciò che mangia, diceva Ludwig Feuerbach. Era l'800, il secolo del Romanticismo e del materialismo. Duecento anni dopo, nel tempo della Modernità, sembra ancora più vero. Il cibo non è più solo "trofeo": alimento, pietanza, vivanda. È diventato "etos": comportamento, costume, cultura. Per noi che viviamo in questa metà del mondo, senza mai dimenticare l'altra metà che non ha la nostra stessa fortuna, il cibo non è più solo nutrimento del corpo, ma anche piacere del palato, dello sguardo, della mente. L'agro-alimentare italiano non è più solo un'industria, che vale l'8 per cento del Pil, cioè 145 miliardi di fatturato. È uno stile di vita. Un'esperienza sensitiva e cognitiva che, attraverso la straordinaria biodiversità dalla quale siamo avvolti, ci lega alle nostre radici, esistenziali e territoriali. Con questo spirito, da oggi il nostro gruppo editoriale lancia ilgusto.it, il nuovo portale del "food & beverage" che troverete sulle homepage dei quotidiani del network Gedi-Gnn, e che domani sarà anche in edicola nella sua versione cartacea, "I piaceri del gusto". CONTINUA A PAGINA 18

Domani il volume 9

UN'EDIZIONE PRESTIGIOSA ARRICCHITA DA MERAVIGLIOSE OPERE D'ARTE

DANTE, ALIGHIERI 700 ANNI DIVINA COMMEDIA



### BUONGIORNO

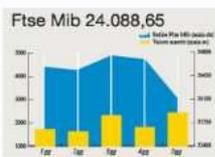
Non so se ricordate la scena di Schindler's List in cui il comandante di Auschwitz controlla la vasca da bagno davanti allo schiavo che gliel'ha pulita, un ragazzino ebreo terrorizzato. Cerca qui, cerca là, finché una macchiolina non la trova. Oskar Schindler l'aveva convinto - furbescamente, per salvare qualche sventurato - della differenza fra Dio e gli uomini, non tanto nel diritto divino di disporre della vita e della morte, ma nella facoltà di perdonare. Così il comandante indica la macchiolina e al ragazzino raggelato glielo dice: lo ti perdono. Mi sembra perfetto a proposito della messa sotto accusa di Jane Austen da parte della direttrice del Museo di Jane Austen. E già qui siamo ascesi a vette altissime: la custode della memoria di Jane Austen che pone in dubbio la memoria di Jane Austen. Ma ancora non

### La macchiolina

MATTIA FELTRI

ne conoscete le ragioni. Il padre di Jane era un reverendo e l'amministratore d'una piantagione di zucchero di Antigua. Insomma, un colonialista. Per molto meno si sono abbattute statue, quindi siamo nell'ordinario dell'ossessione. Ma Jane che c'entra? Eh, c'entra perché beveva tè, l'infuso sul cui commercio l'Inghilterra ha fondato buona parte dello sfruttamento degli indigeni. Poi perché, non contenta, il tè lo zuccherava pure, e presumibilmente con lo zucchero di Antigua. Insomma, la macchiolina l'abbiamo trovata ma, per ora, perdoniamo. La direttrice si limiterà a mettere nel museo dei pannelli per illustrare la possibile colpa, su cui clementi si sospende il giudizio. A proposito: il comandante di Auschwitz perderà presto il brivido del perdono, e sceglierà di regolare la questione a fucilate.





**BORSA -2,44%** 1€ = \$1,2051

BORSE ESTERE	Var. %	Indice
Don Jones	03,730	7,8304
Nasdaq	13,740	
S&P 500	4,180	
Francfort	15,150	
Zurigo	11,070	
Londra	0,000	
Parigi	0,100	
VALUTE	Var. %	Indice
Euro-Dollaro	0,0000	147,9
Euro-Yen	100,04	172,08
Euro-Franch.	1,1000	23,030

**Alitalia mira a mantenere il nome, che vale almeno 150 milioni**

Intanto obiettivo del commissario è far decollare la compagnia per l'estate. Prenotazioni su del 7% a maggio  
**Pira a pagina 15**



**Gucci fa volare i ricavi Kering ai livelli pre-Covid**

Nel trimestre fatturato di 3,9 miliardi (+21%) grazie ai 2,1 della griffe (+20%)

**Camurati in MF Fashion**

Anno XXXIII n. 077 Mercoledì 21 Aprile 2021

€2,00 *Classedtori*



Con MF Magazine for Fashion n. 107 e F&S n. 1320 e F&S n. 1321. Con MF Magazine for Living n. 91 e F&S n. 1320 e F&S n. 1321. Con Domus n. 44 e F&S n. 1320 e F&S n. 1321. Con Domus n. 44 e F&S n. 1320 e F&S n. 1321. Con Domus n. 44 e F&S n. 1320 e F&S n. 1321.

**MF RIVELA TUTTI I NUMERI DEL CAMPIONATO RIBELLE**

# Il piano della secessione fallita

**Caos calcio:** nella notte riunione tra i club per decidere se rinunciare al progetto  
Già alcune defezioni: pesa l'opposizione di governi e tifosi, oltre che di Fifa e Uefa  
Nei documenti l'obiettivo delle 12 squadre: incassare fino a 240 mln l'anno a testa

**LE BORSE VANNO GIÙ DOPO GIORNI DI BASSI VOLUMI, PIAZZA AFFARI MAGLIA NERA: -2,4%**



**ADESIONI A QUOTA 22,6%**

**Opa Creval, l'Agricole potrebbe prolungarla e togliere soglia del 90% per 12,5 €**

**L'ANNO NERO 2020**

**In crisi anche i servicer degli npl: ricavi in calo del 15%**

**ANDRÀ A ENGINEERING**

**Ibarra lascia il timone di Sky Italia, Comcast alla ricerca di un nuovo ceo**



**COLLOCA IL MINIBOND DI IMI ANCHE AD UNA CLIENTELA RETAIL\***

\*PER INVESTITORI CHE POSSIEDONO UN PATRIMONIO MOBILIARE SUPERIORE A € 250'000

**CEDOLA 5%**  
FREQUENZA: SEMESTRALE

PIANO DI RIMBORSO: AMMORTIZZATO

**RATING modefinance**  
ESMA COMPLIANT

**A3-**

**SCOPRI DI PIÙ SU CROWDFUNDME.IT/MINIBOND**

## Il Piccolo

Trieste

verranno pulite, sigillate, protette con resina e cera

### Bitte di molo Audace: scatta da fine aprile l'operazione restauro

*L' Authority ha affidato l'incarico, spesa di quasi 35 mila euro I manufatti "segnati" dall' azione di mare e agenti inquinanti*

ANDREA PIERINI

Da sempre punto di riferimento per le foto tra innamorati, ma anche comode "poltrone" dalle quali godersi il golfo e le rive di Trieste magari in pausa pranzo. Le 30 bitta del molo Audace sono oggi però provate dalla corrosione e dai danni causati dall' acqua di **mare** e per questo l' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico orientale** ha affidato alla restauratrice Simonetta Gherbezza l' incarico di ridare splendore ai manufatti.

L' intervento ha un costo di poco inferiore ai 35 mila euro e comincerà a fine aprile: verranno create di volta in volta delle aree di rispetto intorno alla bitta su cui sarà effettuato l' intervento.

Ogni manufatto sarà sottoposto alla pulitura e alla desalinizzazione con solventi organici, alla rimozione delle incrostazioni, tecnicamente concrezioni, causate dai sali marini, tramite l' uso di mezzi meccanici di precisione, e a un ulteriore lavaggio utilizzando acqua con tensioattivi non ionici e poi demineralizzata.

Verrà eseguita la disidratazione tramite solventi polari e getti di aria calda e al termine di alcuni test si sceglierà il prodotto più idoneo per tutelare la ghisa, il materiale con cui sono realizzate. Alla fine delle operazioni di pulizia si procederà con la sigillatura con resina epossidica dei fori provocati dalla corrosione, questo per evitare che l' acqua entri nel manufatto creando danni importanti e non sempre visibili.

L' ultimo passaggio sarà quello della protezione che verrà ottenuta con più strati: il primo di resina acrilica contenente un inibitore di corrosione e poi cera applicata in due strati e contenente anch' essa lo stesso inibitore di corrosione, allo scopo di proteggere la superficie dagli aerosol salini del **mare** e dagli agenti atmosferici inquinanti. In passato le bitta del molo Audace erano in pietra carsica, denominate in dialetto triestino garofolini, simili a quelle oggi visibili sul canale di Ponterosso. Nel corso degli anni sono state poi sostituite da quelle presenti e realizzate in ghisa.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Piccolo

Trieste

Oggi alle 15 la seduta congiunta via web

### Audizione di D' Agostino davanti alle commissioni su Noghere ed ex Aquila

LU.PU.

L' APPUNTAMENTO MUGGIA Oggi alle 15 si riuniscono online le commissioni congiunte del Comune. Unico punto all' ordine del giorno: l' audizione del presidente del Cda del Coselag e dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino. Temi caldi il possibile impianto siderurgico di Danieli e Metinvest alle Noghere e il terminal **portuale** magiaro all' ex Aquila. Positivo il commento del coordinatore di Fi Andrea Mariucci, che si professa «felice della convocazione in audizione del presidente D' Agostino», atto che «Fi chiede da tempo al sindaco Marzi, trovando da sempre una condivisione da parte sua».

Quando è servito siamo stati molto critici nei confronti della prima cittadina. Questa volta, invece, vorrei ringraziarla pubblicamente per essersi spesa per questo incontro che riteniamo di grande importanza per il nostro territorio».

Dall' area extraconsiliare, intanto, Rifondazione, rivolgendosi a Marzi e al suo vice nonché candidato del centrosinistra per le prossime amministrative Francesco Bussani, per voce di Fulvio Zuppin fa notare come Muggia abbia

«già dato molto del suo territorio allo sviluppo dell' area triestina» in cui si sono avvicendati «soggetti industriali che, una volta spariti, hanno lasciato in dote solo terreni inquinati e indisponibili». Da qui la richiesta al sindaco «cui spettano atti concreti» e al vice «cui spetta proporre un programma efficace» di «attivarsi presso l' **Autorità portuale** e il Coselag per chiarire i progetti relativi al terminal ungherese e alla ricaduta ambientale dell' impianto ipotizzato alle Noghere» oltre a una «verifica aggiornata della previsione di costruzione del Molo Ottavo».

--LU.PU.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



**Porto Trieste: Rojc (Pd), peccato che ambasciatore cinese non abbia risposto su intenzioni della Cina verso il porto e i Balcani**

(FERPRESS) Roma, 20 APR E' un vero peccato che l'ambasciatore cinese non abbia colto l'occasione di rispondere alla mia richiesta di precisazioni sulle intenzioni della Cina verso il porto di Trieste e verso i Balcani occidentali. Erano domande estremamente concrete, pertinenti e utili a chiarire lo specifico dell'approccio cinese agli investimenti nell'Unione europea e nei Paesi immediatamente adiacenti, dove l'attivismo della Cina è un dato di rilievo geopolitico. Così la senatrice Tatjana Rojc (Pd), componente della commissione Affari esteri a Palazzo Madama, oggi al termine dell'audizione davanti alle commissioni congiunte Affari esteri e Politiche dell'Unione europea dell'Ambasciatore della Repubblica Popolare Cinese a Roma Li Junhua, avente per tema l'accordo quadro sugli investimenti tra UE e Cina. Il dialogo con la Cina deve proseguire ed essere implementato da parte di una Ue solida nei suoi principi ma ha precisato Rojc su un terreno d'incontro che non può essere lo scambio business contro diritti.



# Il Nautilus

Trieste

## Cina: Rojc (Pd), ambasciatore non risponde su porto Trieste e Balcani

Redazione

'E' un vero peccato che l' ambasciatore cinese non abbia colto l' occasione di rispondere alla mia richiesta di precisazioni sulle intenzioni della Cina verso il porto di Trieste e verso i Balcani occidentali. Erano domande estremamente concrete, pertinenti e utili a chiarire lo specifico dell' approccio cinese agli investimenti nell' Unione europea e nei Paesi immediatamente adiacenti, dove l' attivismo della Cina è un dato di rilievo geopolitico'. Così la senatrice Tatjana Rojc (Pd), componente della commissione Affari esteri a Palazzo Madama, oggi al termine dell' audizione davanti alle commissioni congiunte Affari esteri e Politiche dell' Unione europea dell' Ambasciatore della Repubblica Popolare Cinese a Roma Li Junhua, avente per tema l' accordo quadro sugli investimenti tra Ue e Cina. 'Il dialogo con la Cina deve proseguire ed essere implementato da parte di una Ue solida nei suoi principi ma - ha precisato Rojc - su un terreno d' incontro che non può essere lo scambio business contro diritti'.



## Cina: Rojc, ambasciatore non risponde su porto Trieste e Balcani

"E' un vero peccato che l' ambasciatore cinese non abbia colto l' occasione di rispondere alla mia richiesta di precisazioni sulle intenzioni della Cina verso il porto di Trieste e verso i Balcani occidentali. Erano domande estremamente concrete, pertinenti e utili a chiarire lo specifico dell' approccio cinese agli investimenti nell' Unione europea e nei Paesi immediatamente adiacenti, dove l' attivismo della Cina è un dato di rilievo geopolitico". Così la senatrice Tatjana Rojc (Pd), componente della commissione Affari esteri a Palazzo Madama, oggi al termine dell' audizione davanti alle commissioni congiunte Affari esteri e Politiche dell' Unione europea dell' Ambasciatore della Repubblica Popolare Cinese a Roma Li Junhua, avente per tema l' accordo quadro sugli investimenti tra UE e Cina. "Il dialogo con la Cina deve proseguire ed essere implementato da parte di una Ue solida nei suoi principi ma - ha precisato Rojc - su un terreno d' incontro che non può essere lo scambio business contro diritti".

The screenshot shows the Sea Reporter website interface. At the top, the logo 'Seareporter.it' is visible with the tagline 'Giornale ON-LINE per la libertà di comunicazione'. Below the logo is a navigation menu with categories like 'Home', 'Pagine', 'Materia & tematica', 'Rubriche', 'Voci del territorio', 'Ambiente', 'News', 'Sistema', 'CSP', and 'Tutti gli...'. The main headline reads 'Cina: Rojc, ambasciatore non risponde su porto Trieste e Balcani'. Below the headline is a sub-headline 'Pubblicato il 20 aprile 2021, ore 12:37' and a row of social media sharing icons. A photograph of Senator Tatjana Rojc is featured on the left side of the article. To the right of the photo, the text begins with a quote: "E' un vero peccato che l'ambasciatore cinese non abbia colto l'occasione di rispondere alla mia richiesta di precisazioni sulle intenzioni della Cina verso il porto di Trieste e verso i Balcani occidentali. Erano domande estremamente concrete, pertinenti e utili a chiarire lo specifico dell'approccio cinese agli investimenti nell'Unione europea e nei Paesi immediatamente adiacenti, dove l'attivismo della Cina è un dato di rilievo geopolitico". Below the photo and quote, the text continues: "Cosa ha senatrice Tatjana Rojc (Pd) componente della commissione Affari esteri a Palazzo Madama, oggi al termine dell'audizione davanti alle commissioni congiunte Affari esteri e Politiche dell'Unione europea dell'Ambasciatore della Repubblica Popolare Cinese a Roma Li Junhua, avente per tema l'accordo quadro sugli investimenti tra UE e Cina. "Il dialogo con la Cina deve proseguire ed essere implementato da parte di una Ue solida nei suoi principi ma - ha precisato Rojc - su un terreno d'incontro che non può essere lo scambio business contro diritti".

On the right side of the page, there is a sidebar with a 'Articoli del aprile 2021' section showing a calendar grid with dates 5, 12, 13, 19, and 20. Below the calendar is a 'Seareporter.it' logo and a small image of a boat.

## Navigare inquinando meno

TRIESTE Non c'è una direzione unica, nessuna bacchetta magica ma una somma di interventi che ci porteranno ad abbassare in maniera pesante le emissioni inquinanti nell'arco dei prossimi trent'anni. Lo sostengono gli esperti del settore, alcuni dei quali sono stati ospiti al webinar organizzato dal Propeller Club Port of Trieste in collaborazione con Atena (Associazione di Tecnica Navale) FVG, dal titolo Carburanti green e neutralità climatica: sfide e soluzioni per il trasporto marittimo. «Ad oggi non c'è un'unica direzione sulla quale puntare, ci sono 4-5 categorie di combustibili ma poi infinite possibilità di blend» ha spiegato il primo dei relatori, l'ingegner Giulio Tirelli, direttore business development marine power di Wartsila Italia, secondo il quale ci sono anche altri elementi tecnici per portare avanti la transizione, mentre i combustibili alternativi non vedranno la luce in maniera estremamente veloce. L'ambizioso obiettivo della Comunità Europea è quello di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 prevedendo, tra le varie opzioni, una riduzione dell'80%, rispetto ai livelli del 1990, delle emissioni prodotte nei settori dell'energia, dei trasporti, dell'industria pesante e dell'edilizia con un traguardo intermedio del 55% entro il 2030. Di sistemi ibridi per i motori (elettrico e combustione interna) e delle diverse combinazioni, spesso scelte a seconda del tipo di navi alle quali sono destinati, ha parlato l'ingegner Matteo Dodero, assegnista di ricerca di Costruzioni e impianti navali e marini all'Università di Trieste. Anche Dodero ha posto l'accento sulla necessità di implementare le strutture portuali e studiare nuovi combustibili. Il professor Giorgio Sulligoi, ordinario di Sistemi elettrici per l'energia all'Università di Trieste, ha invece illustrato un primo caso concreto (pure trattandosi ancora di un progetto) per quanto riguarda l'elettificazione delle banchine portuali. Il Porto di Trieste, infatti, sta esaminando questa possibilità, anche grazie ad un mix di contributi europei e statali che lo stanno portando verso una vera e propria svolta green. «L'elettificazione è possibile se si riesce a farla tramite energie rinnovabili. La decarbonizzazione si fa, proprio in percentuale alla quota delle energie rinnovabili utilizzate» ha spiegato il professor Sulligoi, che ha poi centrato la relazione sulle diverse tecniche per l'elettificazione dei porti, sottolineando come il cosiddetto cold ironing sia solo uno di queste. Una serie di interventi, quelli previsti a Trieste, capaci di coinvolgere l'intero territorio, con diversi attori, alcune criticità da superare e numerose opportunità anche per chi non è direttamente coinvolto col lavoro portuale. «A Trieste sarà importante affrontare il tema della pianificazione delle reti. Dobbiamo essere certi che le reti a monte siano adeguate. Il controllo non è una questione banale, non si tratta solo di incrementare potenza» ha concluso Sulligoi, che si occupa dell'argomento già da una decina d'anni. In chiusura, l'ingegnere Stefano Beduschi, dirigente di Italia Marittima, che ha parlato di misure di efficientamento operativo, come parte essenziale per raggiungere gli ambiziosi obiettivi che si è posto il mondo dello shipping a livello globale. Tra questi le colonne portanti sono costituite dai servizi di ottimizzazione della rotta sulla base delle condizioni meteo, dall'ottimizzazione dei processi di carico e scarico delle navi, e da cosiddetto just in time operation. In quest'ultimo caso si tratta della sincronizzazione tra voyage plan e operazioni portuali, dell'ottimizzazione della velocità delle navi per ridurre le attese per operazioni commerciali, dell'efficace comunicazione tra porto e nave per disponibilità di banchina e manodopera, tenendo conto dei servizi nautici e delle condizioni meteo dei singoli porti. La serata, seguita da oltre 120 operatori del settore collegati via web, ha visto anche gli interventi del Comandante della Capitaneria di Porto di Trieste, ammiraglio Vitale, del presidente nazionale del Propeller Club, Umberto Masucci, del presidente della





## La Gazzetta Marittima

Trieste

---

sezione triestina, Fabrizio Zerbini, e del presidente di Atena FVG, Paolo Frandoli. «A breve la possibilità di fare bunkeraggio con nuovi propellenti sarà uno dei fattori che farà scegliere il Porto da scalare alle compagnie di navigazione» ha commentato il presidente Zerbini richiamando l'attenzione su uno dei punti focali e ancora parzialmente irrisolti della questione «Devono essere attrezzate le navi, per ricevere energia da terra. E per rifornirle si dovrà aumentare, a terra, la produzione di energia elettrica».

## Decreto grandi navi, sfida al Senato Quel no del ministero dell' Ambiente

*Bando per le crociere di Royal a Ravenna: in laguna solo gli escursionisti*

A. Zo.

VENEZIA Le firme in calce al decreto legge sul futuro delle grandi navi a Venezia sono solo tre: quelle del premier Mario Draghi, del ministero delle Infrastrutture Enrico Giovannini e del collega della Cultura Dario Franceschini. Il provvedimento che lancia un concorso di idee - stanziando anche 2,2 milioni di euro - per individuare delle soluzioni definitive fuori dalla laguna, sia per le crociere che per i container, non è infatti stato firmato dal ministro dell' Ambiente Roberto Cingolani e in una lettera inviata dall' ufficio legislativo del suo dicastero a quello di Palazzo Chigi ci sarebbe spiegato il perché. Nella missiva, che è stata inviata alla VIII commissione del Senato (Lavori pubblici) che sta valutando il provvedimento, gli uffici tecnici dell' Ambiente avrebbero infatti fatto notare di avere dei dubbi sul fatto che il concorso di idee lo possa fare l' Autorità di sistema portuale («entro sessanta giorni», come prevedere il decreto, quindi gli ultimi giorni di maggio) e avrebbero poi ricostruito quanto fatto finora sull' argomento: ovvero spiegando che dopo la decisione del Cipe del 2014 di valutare i progetti, molti si erano fermati di fronte allo scoglio della Via - per esempio lo scavo del canale Contorta, ma anche quello di Roberto D' Agostino proprio sul canale nord di Marghera e l' avamposto alla bocca di Lido, che non erano andati oltre la fase di scoping - salvo quello di Duferco e Cesare De Piccoli, che ha avuto il decreto finale seppur con prescrizioni. Un passaggio che prevedeva - era il 2017 - la trasmissione del progetto al Consiglio superiore dei lavori pubblici per proseguire l' iter: ma all' epoca il ministro Graziano Delrio lo stoppò per l' opposizione dei Comuni di Venezia e Cavallino-Treporti e dello stesso **Porto**, che aveva puntato su Marghera.

Secondo l' Ambiente bisogna ripartire da cui e questo è scritto anche nell' emendamento firmato dal senatore del Gruppo Misto Gregorio De Falco, l' ufficiale della Capitaneria che gestì il tragico incidente della Costa Concordia che ha dato il via anche al dibattito veneziano nel 2012.

Questa è la linea su cui sta lavorando attivamente anche l' ex membro della Via Andreina Zitelli. Il problema è che l' emendamento per passare dovrebbe avere i voti della Lega e di Forza Italia, che invece hanno proposto dei testi che allargano il concorso di idee anche a Marghera, una modifica che cancellerebbe il «titolo» con cui il provvedimento ha fatto il giro del mondo: ovvero che Venezia non avrebbe più avuto le grandi navi in laguna. Nei prossimi giorni la commissione guidata da Mauro Coltorti si esprimerà, poi dopo il via libera in aula il testo passerà alla Camera per la conversione.

Intanto ieri l' Autorità di sistema portuale di Ravenna ha pubblicato il bando per affidare in project financing la gestione del terminal crociere, che diventerà uno degli hub di Royal Caribbean, colosso del settore. Ravenna punta a 300 mila passeggeri all' anno, quindi un quinto di quelli che farebbe Venezia a regime. Ma il **porto** romagnolo «scipperà» l' homeport a Venezia, che potrebbero trovarsi solo con navi «di passaggio» pronte a scaricare in città migliaia di escursionisti per poche ore.





## Il Gazzettino

Venezia

### Grandi navi, una guerra di emendamenti al decreto di aprile: il voto slitta

AL SENATO MESTRE Mentre il Governo si appresta a nominare i nuovi presidenti delle Autorità di sistema portuale, compreso quello di **Venezia** e Chioggia, in Senato anche ieri è proseguito l'iter del Decreto sulle misure urgenti in materia di trasporti nei porti italiani e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di **Venezia**. Il Decreto che, insomma, vara il bando per il concorso di idee per realizzare un **porto** crocieristico e uno per i container fuori della laguna. Un lavoro complesso perché gli emendamenti presentati riempiono 62 pagine e provengono da tutte le forze politiche; per quanto riguarda, in particolare, gli emendamenti all' articolo 3 comma 1 del Decreto legge, che riguarda **Venezia**, si va da quelli del senatore veneziano del Pd Andrea Ferrazzi alla proposta del senatore del Gruppo Misto Gregorio De Falco, che da comandante della Capitaneria di **porto** di Livorno nel 2012 coordinò le operazioni di soccorso in occasione del naufragio della nave Costa Concordia e apostrofò duramente il comandante Schettino che stava abbandonando la nave prima che fossero stati salvati tutti.

La commissione referente Infrastrutture e Trasporti, per procedere, ha ora bisogno dei pareri delle altre commissioni competenti, in primo luogo quella dell' Ambiente, dopodiché con tutta probabilità la prossima settimana si andrà al voto degli emendamenti.

Il criterio di fondo del Decreto in corso di esame stabilisce che il **Porto** di **Venezia**, sia crocieristico sia commerciale e industriale, si deve mantenere; però, dato che ormai le navi sono troppo grandi (il gigantismo navale), nel lungo periodo bisogna ormeggiarle fuori della laguna; nel frattempo, per garantire la vita del **porto**, si devono valutare soluzioni temporanee a Marghera. In quest' ambito i fronti che si contrappongono sono da una parte quello della Lega che punta ad un progetto di lungo periodo, e quindi definitivo, a Marghera, e dall' altra i 5 Stelle che stanno provando ad ottenere l' opposto con emendamenti che vietano le navi a Marghera e anche il passaggio per il bacino di San Marco, per cui il combinato disposto delle due richieste avrebbe come risultato la chiusura del **porto**.

In mezzo ci sono gli emendamenti come quello di De Falco che propone, prima di attivare il bando per il concorso di idee, di concludere al Cipe l' esame dei procedimenti per i due progetti esistenti: uno per un terminal offshore al largo della costa veneziana presentato dalla Autorità Portuale di **Venezia** al tempo di Paolo Costa presidente, e l' altro per un Terminal Crociere alla bocca di **porto** del Lido, il famoso Duferco sostenuto dall' ex ministro Cesare De Piccoli. Con tale emendamento, se i due progetti potranno essere perfezionati in sede di esame al Cipe (che si deve esprimere entro 3 mesi) e approvati definitivamente, si potrebbe rendere inutile ricominciare dal bando per le idee progettuali. Infine ci sono gli emendamenti come i quattro di Ferrazzi che, partendo dal criterio di fondo del Decreto, mirano a rafforzarlo perché «è impensabile **Venezia** senza il **porto**, perché la città è nata col **porto**, il Mediterraneo era il grande ponte e la forza di **Venezia** nei rapporti con gli altri paesi, a meno che non vogliamo trasformarla in una Disneyland»: il senatore veneziano del Pd, infatti, parte dalla richiesta di far rispettare il Protocollo **Venezia**, ossia l' utilizzo del gasolio pulito in aggiunta al divieto, alle navi superiori alle 40 mila tonnellate di stazza, di passare per il bacino di San Marco; prosegue con la precisazione che i progetti che parteciperanno al bando, per i porti offshore destinati alle crociere e al traffico commerciale, potranno anche essere distinti, vale a dire due porti invece che uno unico; aggiunge che tali progetti devono essere conformi





## Il Gazzettino

Venezia

---

alla Legge Speciale e quindi dovranno avere le caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità; e conclude specificando che **porto** in mare aperto significa fuori delle barriere del Mose. E.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Di Blasio presidente del Porto ma l'ultima parola ce l'ha Zaia

Venezia, nominato dal ministro Giovannini. Il governatore si esprimerà tra 30 giorni

Alberto Zorzi

VENEZIA Dopo 5 mesi di commissariamento affidato a **Cinzia Zincone**, che deteneva insieme anche il ruolo di provveditore alle opere pubbliche, ora l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, quella degli scali di Venezia e Chioggia, cambia volto. In realtà manca ancora l'intesa del governatore del Veneto Luca Zaia, che dovrà arrivare entro 30 giorni, ma intanto ieri il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ha annunciato di aver scelto per il futuro lagunare Fulvio Lino Di Blasio. Un colpo di scena, un nome a sorpresa in laguna, dove pochi lo conoscono. Sicuramente un profilo tecnico, visto che dal 2017 ricopre l'incarico di segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio (quella di Taranto), ma slegato completamente dal territorio, uno dei punti che in passato erano stati valorizzati per questa nomina e sottolineati proprio dallo stesso Zaia.

Per ora sia da parte di Zaia che anche dal sindaco Luigi Brugnaro non ci sono commenti. Pare però che anche loro siano stati un po' colti di sorpresa dal nome, dopo che entrambi avevano concordato con il predecessore al Mit Paola De Micheli l'innesto di **Zincone** in seguito allo scontro con Pino Musolino, commissariato l'estate scorsa al culmine di una guerra con i rappresentanti di Regione e Città metropolitana sul bilancio. Proprio **Zincone** pareva in pole position per un prolungamento, con l'accordo di sindaco e presidente, ma Giovannini l'aveva «gelata» lo scorso 9 aprile, quando non le aveva detto nulla sul suo futuro. Voci romane dicono che il neoministro abbia voluto puntare su profili tecnici, pescando tra i nomi di coloro che avevano fatto domanda alla call pubblica dello scorso autunno (cosa che mancava a **Zincone**). Di Blasio si sarebbe candidato per molti porti, dimostrando dunque che non aveva come obiettivo preciso quello di venire a Venezia. Ma magari Giovannini ha voluto lanciare nel clima portuale veneziano, da sempre dominato dalle polemiche (dalle grandi navi, agli escavi dei canali, con gli ambientalisti da sempre sulle barricate in difesa della laguna), una persona esterna, che possa riprendere in mano i dossier da zero.

Di certo il candidato presidente è un uomo che la portualità la conosce bene, non solo per i quattro anni trascorsi a Taranto, ma anche perché nella sua «vita precedente» ha fatto il consulente per conto di Ernest&Young su molti piani del ministero delle Infrastrutture ma anche, per esempio, sulla valorizzazione del vecchio scalo di Trieste. «Il curriculum pare buono - dice il vicesindaco Andrea Tomaello, che ha la delega al porto - Ora sarà il presidente Zaia con i suoi tecnici a fare le valutazioni del caso». A Zaia si affida anche Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria di Venezia e Rovigo, che però è arrabbiato per il metodo usato. «Una volta veniva chiesto il parere del mondo imprenditoriale tramite la Camera di commercio, ora la legge è cambiata e si è ritenuto che sia la Regione a rappresentare il territorio - spiega - La concertazione è fondamentale e penso che se Zaia darà il suo via libera lo farà a ragion veduta, perché ritiene che questo nuovo presidente sia un valore aggiunto per il porto di Venezia».

Quanto al suo identikit ideale, quello di Marinese non sembra del tutto in linea con Di Blasio: «Per me servirebbe un presidente del porto con una profonda conoscenza del territorio, una grande capacità di rapporti internazionali e acume politico - conclude - lo la vedo come una carica politica, più che organizzativa».



Come detto ora la Regione avrà 30 giorni per l' ok. Facendo l' annuncio, Giovannini ha anche spiegato di aver firmato la direttiva che fissa gli obiettivi del «premio di risultato» per il 2021 per i presidenti,

---



## Corriere del Veneto

Venezia

---

che sono cinque: accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l' accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l' efficientamento energetico dei porti e l' impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell' Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi.

Soprattutto su quest' ultimo punto a Venezia da anni ci sono grossi problemi, anche per la carenza di luoghi di conferimento dei sedimenti lagunari asportati.

# Il Piccolo

Venezia

## Porti

### Auhority, a Venezia arriva Fulvio Di Blasio

venezia Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, ha provveduto a nominare cinque candidati designati ai vertici delle Autorità portuali nazionali. Per l' Adriatico settentrionale (Venezia, Chioggia e Ravenna) la scelta è caduta su Fulvio Lino Di Blasio, negli ultimi tre anni Segretario generale del porto di Taranto. Giovane manager con un passato alla finanziaria Ernst & Young, autore di studi per il Piano strategico della portualità e di consulenze in pianificazione strategica per l' Europa e il ministero delle Infrastrutture, con cui collabora dal 2005.

Si volta pagina, dunque, dopo un lungo dominio di presidenti "veneziani". Prima l' imprenditore Giancarlo Zacchello, poi Paolo Costa, ex ministro ed ex sindaco e Pino Musolino, dirottato al porto di Civitavecchia.

**ECONOMIA**

### Authority, a Venezia arriva Fulvio Di Blasio

Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, ha provveduto a nominare cinque candidati designati ai vertici delle Autorità portuali nazionali. Per l' Adriatico settentrionale (Venezia, Chioggia e Ravenna) la scelta è caduta su Fulvio Lino Di Blasio, negli ultimi tre anni Segretario generale del porto di Taranto. Giovane manager con un passato alla finanziaria Ernst & Young, autore di studi per il Piano strategico della portualità e di consulenze in pianificazione strategica per l' Europa e il ministero delle Infrastrutture, con cui collabora dal 2005.

**Generali, l'assemblea ritorna a Trieste: sarà senza soci a palazzo Berlam**

La società di assicurazione torinese si prepara a una riunione straordinaria per discutere la fusione con la compagnia di assicurazione svizzera.

**Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, ha provveduto a nominare cinque candidati designati ai vertici delle Autorità portuali nazionali.**

**Per l' Adriatico settentrionale (Venezia, Chioggia e Ravenna) la scelta è caduta su Fulvio Lino Di Blasio, negli ultimi tre anni Segretario generale del porto di Taranto.**

**Giovane manager con un passato alla finanziaria Ernst & Young, autore di studi per il Piano strategico della portualità e di consulenze in pianificazione strategica per l' Europa e il ministero delle Infrastrutture, con cui collabora dal 2005.**

**Si volta pagina, dunque, dopo un lungo dominio di presidenti "veneziani".**

**Prima l' imprenditore Giancarlo Zacchello, poi Paolo Costa, ex ministro ed ex sindaco e Pino Musolino, dirottato al porto di Civitavecchia.**



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le nomine del governo

### Autorità portuale, Fulvio Lino Di Blasio è il nuovo presidente indicato dal ministro

*Giovannini ha trasmesso la proposta alla Regione, che ha 30 giorni di tempo per esprimere l'intesa. Viene da Taranto*

ALBERTO VITUCCI

Arriva il nuovo presidente del Porto. Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, ha provveduto a nominare cinque candidati designati ai vertici delle Autorità portuali nazionali. Per l' Adriatico settentrionale (Venezia e Chioggia) la scelta è caduta su Fulvio Lino Di Blasio, negli ultimi tre anni Segretario generale del porto di Taranto. Giovane manager con un passato alla finanziaria Ernst & Young, autore di studi per il Piano strategico della portualità e di consulenze in pianificazione strategica per l' Europa e il ministero delle Infrastrutture, con cui collabora dal 2005.

Manager esterno, estraneo anche alle polemiche veneziane. Un curriculum cospicuo, una fama di "buon tecnico" che a Taranto ha fatto bene. Rimettendo in piedi la macchina amministrativa, incrementando i traffici prima della crisi.

Il ministro Giovannini ha trasmesso ieri la sua proposta di nomina alla Regione, che per la legge sui Porti dovrà esprimere il suo parere entro 30 giorni. «Trascorsi i quali», si legge in una nota del Ministero, «l' intesa si riterrà acquisita». Procedura semplificata rispetto a quella di qualche anno fa, quando l' intesa era a tre, con Ministero, Governo e Comune.

Si volta pagina, dunque, dopo un lungo dominio di presidenti "veneziani". Prima l' imprenditore Giancarlo Zacchello, succeduto al triestino Claudio Boniciolli. Poi Paolo Costa, ex ministro ed ex sindaco, ex commissario europeo ai Trasporti. Pino Musolino, adesso dirottato al porto di Civitavecchia. E infine la romana **Cinzia Zincone**, provveditore alle Opere pubbliche da sei mesi commissario del Porto. Per lei non è arrivata la conferma al Porto, ma il prolungamento dell' incarico al vertice dell' ufficio lagunare del Ministero, che scadrà in autunno quando andrà in pensione.

Di Blasio potrebbe insediarsi già entro la fine di maggio. E si troverà ad affrontare temi complicati e in parte irrisolti da molti anni. Il primo, quello della crocieristica e delle alternative al passaggio delle grandi navi davanti a San Marco. Un diktat che ormai è unanime. Comincia la settimana prossima la discussione in aula al Senato del decreto del governo che prevede un nuovo terminal "fuori della laguna".

Nel frattempo si lavora, come deciso dal Comitato presieduto da Giuseppe Conte e confermato dal governo Draghi, alle soluzioni provvisorie. Le banchine commerciali di Tiv e Vecon, a Marghera, il canale Industriale Nord sponda Nord a Marghera.

Sul piatto anche soluzioni sperimentali, come le banchine al Lido del progetto Duferco-De Piccoli e l' avamposto galleggiante. Tra le soluzioni a lungo termine anche quelle dell' off shore, di Santa Maria del Mare. Ma i tempi lunghi costringeranno probabilmente a mantenere il traffico delle grandi navi in bacino San Marco.

Altro nodo da affrontare per il neo presidente sarà quello del porto commerciale. Lo scavo dei canali e la sistemazione del canale Malamocco-Marghera. Il protocollo fanghi e la nuova classificazione dei sedimenti per



continuare l' opera di manutenzione. Le "discariche" in laguna, a cominciare dall' isola delle Tresse. C' è anche da disegnare il porto del futuro. Con l' aumento del livello del mare le attività delle grandi navi porta container dovranno per forza di cose essere spostate in mare. Le chiusure del Mose, se sarà ultimato e funzionante, saranno sempre più frequenti e l' attività del porto potrebbe risentirne.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Presidenza Porto Venezia: da Taranto arriva Di Blasio

DAVIDE TAMIELLO

**IL PORTO VENEZIA** Per il porto di Venezia il ministero sceglie un tecnico.

Fulvio Lino Di Blasio, 48 anni, attuale segretario generale del porto di Taranto, è il nuovo presidente dell' autorità portuale del Mare Adriatico settentrionale. Ad annunciarlo, ieri pomeriggio, è stato lo stesso ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini. Si chiude così, quindi, un periodo di tensioni importanti tra istituzioni: il rapporto tra l' ex presidente Pino Musolino e il governatore Luca Zaia e il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro era diventato rovente. Musolino da presidente era passato a essere commissario, prima di essere però chiamato a dirigere il porto di Civitavecchia e passare quindi il testimone all' attuale commissario **Cinzia Zincone**. Indiscrezioni vorrebbero che il governatore avrebbe preferito proseguire con questa gestione, inattuabile però per motivi anagrafici della stessa **Zincone**, vicina ormai alla pensione. Di Blasio arriva in Laguna dopo un quadriennio a Taranto, ma soprattutto dopo vent' anni di esperienza nel settore della consulenza strategica. Il ministero l' aveva già scelto, in passato, per redigere il piano nazionale della logistica delle aree portuali. «Sono emozionato, mi piacciono le sfide difficili - commenta Di Blasio - a Venezia so che troverò un clima caldo, tra il tema delle grandi navi e il Mose. Dedicherò il mio primo periodo allo studio e all' aggiornamento, coinvolgendo chiaramente anche tutta la struttura. Quello che posso garantire è che coinvolgerò tutti gli attori».

**SCETTICISMO** La sua nomina è stata accolta con un po' di scetticismo in città, soprattutto per il fatto che il suo nome, da queste parti, non lo conosce nessuno. «Gli auguro buon lavoro. Non ne sapevo nulla. Non lo conosco. Avranno informato la politica» è il commento, a caldo, del presidente di Confindustria Venezia e Rovigo, Vincenzo Marinese. «Dal porto riparte il rilancio di questo territorio. Si tratta di un driver fondamentale per la ripartenza». In silenzio il sindaco Luigi Brugnaro, così come l' assessore alle attività economiche, Simone Venturini. Chi si sbilancia un po' è il vicesindaco, Andrea Tomaello: «Bene che il ministro e il Governo, nel giro di poco, abbiano messo l' attenzione su Venezia.

Bene che ci si occupi anche di porto». «Non conosco personalmente Di Blasio - aggiunge il senatore Andrea Ferrazzi - ma ha dato buona prova di sé a Taranto e mi dicono essere una persona molto preparata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Da Roma una nomina al Porto che prende tutti in contropiede

*'Poche dichiarazioni sull'incarico a Di Blasio deciso dal ministro Enrico Giovannini 'La sorpresa di Marinese (Confindustria): «Non sapevo nulla». Brugnaro non commenta*

ROBERTA BRUNETTI

**LE REAZIONI VENEZIA** Una nomina ancora in itinere, ma piovuta dall'alto, che ha spiazzato il territorio.

La scelta del ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, Enrico Giovannini, di indicare in Fulvio Lino Di Blasio, attuale segretario del Porto di Taranto, il presidente in pectore dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Adriatico ha sorpreso molti in città. La notizia è arrivata ieri pomeriggio, con il comunicato del ministero che precisa anche i prossimi passaggi. Entro 30 giorni il presidente della Regione dovrà dare la sua intesa. Solo successivamente la nomina potrà essere formalizzata. E Fulvio Lino Di Blasio diventare, con ogni probabilità, il nuovo presidente dell'Autorità portuale dell'Alto Adriatico.

**GLI INDUSTRIALI** Un tecnico, di fatto sconosciuto in città. Il primo a fare un salto sulla sedia, ieri, è stato il numero uno degli industriali, Vincenzo Marinese. «Gli auguro buon lavoro. Non ne sapevo nulla. Non lo conosco.

Avranno informato la politica» è il commento, a caldo, del presidente di Confindustria Venezia e Rovigo, che è venuto a sapere dal giornale della scelta.

«Gli auguro buon lavoro - ripete il presidente -, perché dal porto riparte il rilancio di questo territorio. Si tratta di un driver fondamentale per la ripartenza. In un territorio che dice che sta morendo, che ha bisogno del porto. Certo servirebbe più concertazione». Marinese non vuole polemizzare, ma non nasconde una certa amarezza, ricorda che la nuova riforma ha «tagliato fuori la Camera di commercio dal meccanismo di nomina dei presidenti dei porti. L'organismo politico è solo la Regione. Sono convinto che, nel momento in cui Luca Zaia dice che va bene il nuovo presidente, vuole dire che ne conosce le caratteristiche, la qualità, le capacità. Mi fido di quello che dice il presidente della Regione».

**IL SILENZIO DEL SINDACO** Pare il ministro Giovannini abbia fatto la sua scelta sulla base dei curriculum, senza dare anticipazioni al territorio. E ieri in tanti hanno preferito non commentare una nomina ancora in itinere. Nessuna dichiarazione dall'attuale commissario dell'Autorità portuale, **Cinzia Zinconè**. Linea del silenzio e della prudenza anche per il sindaco, Luigi Brugnaro, così come per l'assessore alle attività economiche, Simone Venturini. Chi si sbilancia un po' è il vicesindaco, Andrea Tomaello: «Bene che il ministro e il Governo, nel giro di poco, abbiano messo l'attenzione su Venezia. Il decreto sulle grandi navi e altri interventi lo dimostrano. Bene che ci si occupi anche di porto. La commissaria **Zinconè** si sta comportando bene, ma lei andrà in pensione.

Sul nuovo nome non mi posso esprimere, non lo conosco. Vediamo se sarà confermato. Dal curriculum, sembra persona preparata». Anche il senatore Pd, Andrea Ferrazzi, spende qualche parola: «Non conosco personalmente il presidente indicato. Ma mi dicono essere persona capace, che conosce la materia sia dal punto normativo che gestionale. Ha dato buona prova di sé a Taranto. Venezia è un porto delicato, gli faccio i migliori auguri e gli darò la massima collaborazione».

**UN ALTRO GIRO DI VALZER** Un porto delicato e che ha appena vissuto anni segnati da forti tensioni. L'ultimo



presidente, Pino Musolino, era entrato in rotta di collisione con i rappresentanti di Regione e Comune per l'approvazione del bilancio. Un braccio di ferro conclusosi con il commissariamento del Porto, inizialmente affidato allo stesso Musolino. Poi, dopo la sua nomina a presidente del Porto di Civitavecchia,



## Il Gazzettino

Venezia

---

al provveditore alle Opere pubbliche, **Cinzia Zincone**, che dalla fine dell' anno scorso si è trovata a dover trattare, oltre al Mose, tanti altri dossier delicati. Gli ultimi sulle grandi navi, con il concorso di idee per portare i giganti del mare fuori dalla laguna, ma anche con la sistemazione delle banchine provvisorie a Marghera. Ora un nuovo giro di valzer, con un presidente indicato del tutto nuovo per Venezia, che dovrà fare i conti con un porto tanto complicato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## «So che è un periodo delicato Ma io amo le sfide difficili»

*Il neo presidente Di Blasio: «Spero che Venezia sia un'esperienza esaltante Studierò tutta la situazione e voglio coinvolgere gli enti della città sul Porto»*

DAVIDE TAMIELLO

IL RITRATTO VENEZIA La chiamata del Ministero è arrivata in mattinata.

Fulvio Lino Di Blasio, 48 anni, radici a Vigevano, residenza a Roma ma con casa a Taranto per ovvie ragioni professionali (qui è il segretario generale del Porto), sarà il nuovo presidente dell' autorità portuale di Venezia. In Laguna arriverà un tecnico, dunque. Giovane e motivato, è alla prima esperienza da presidente. In Puglia ha seguito il processo di digitalizzazione dell' Ente e il lancio della nuova Zona economica speciale. In precedenza, per vent' anni si è occupato della gestione e della attuazione di programmi complessi, a servizi di assistenza tecnica, monitoraggio, contabilità pubblica, logistica, trasporti, infrastrutture e sviluppo regionale. Pare che dalla Regione, Luca Zaia abbia dato il suo placet ma senza troppi entusiasmi: il governatore avrebbe preferito proseguire con **Cinzia Zincone**, ma la soluzione non era percorribile anche perché l' attuale commissario tra non molto andrà in pensione.

Per Di Blasio si apre una sfida decisamente complessa, in un periodo cruciale per il porto, anche per il periodo di tensioni accumulate tra Regione, Comune e l' ex presidente Pino Musolino. Da Roma il curriculum e l' esperienza di Di Blasio sono stati valutati la soluzione migliore per Venezia. Al Ministero delle Infrastrutture, infatti, lo conoscono bene e per questo hanno deciso di puntare su di lui: in passato lo avevano chiamato a coordinare il team incaricato della redazione del piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Ha collaborato, inoltre, a livello internazionale anche con i Ministeri dei trasporti della Romania e della Croazia.

Dottor Di Blasio: la nomina ormai è cosa fatta. Soddisfatto? «Certo, sono molto emozionato. Al netto, ovviamente, del fatto che l' iter deve ancora terminare il suo corso. La Regione deve ancora esprimersi, per esempio. Ma la soddisfazione è tanta».

Dallo Ionio alla Laguna è un bel salto.

«Taranto è stata un' esperienza importante, molto difficile anche, che mi ha consentito di scendere nell' operatività dell' autorità portuale. Cosa che io, fino a quel momento, avevo potuto osservare solo da un punto di vista differente. In precedenza mi sono occupato sempre di consulenza strategica, settore che ho sviluppato anche collaborando con altri paesi».

Nel 2017, quindi, ha deciso di passare dall' altra parte della barricata.

«Si mi hanno chiesto di fare il segretario generale e ho accettato. Poi ho partecipato al bando per i presidenti e oggi (ieri, ndr) è arrivata la chiamata».

**Lei arriva in un periodo particolarmente delicato per la portualità veneziana: il tema delle grandi navi, la gestione della navigazione con il Mose, la Zes. Sa già che cosa la aspetta?**

«So che si tratta di un periodo caldo, sono consapevole della situazione ma non abbastanza informato per potermi sbilanciare. Passerò una prima fase di studio e di aggiornamento insieme all' intera struttura. È mia intenzione



coinvolgere tutti gli attori, l' ho sempre fatto e continuerò a farlo».

**Sa già quando prenderà servizio?**

«Non ancora».



## Il Gazzettino

Venezia

---

### Preoccupato?

«Sono un uomo dello Stato, lavoro per il Paese e mi metto a disposizione. Mi piacciono le sfide difficili, ho scelto in passato Taranto per questo ed è stata un' esperienza esaltante, spero che Venezia lo sia altrettanto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Zincone, quasi un passo d'addio oggi in Comune

L' AUDIZIONE VENEZIA **Cinzia Zincone** continua a reggere, oltre al Provveditorato alle Opere pubbliche, anche l' Autorità portuale. E in quest' ultima veste, per parlare di porto, oggi sarà ascoltata dalla IV Commissione consigliare di Ca' Farsetti. Facile immaginare che l' audizione diventerà l' occasione per parlare della nomina del nuovo vertice dell' Autorità portuale, avviata ieri dal ministro Giovannini con l' indicazione di Fulvio Lino Di Blasio come presidente. In questi quattro mesi da commissario al Porto, **Zincone**, si è guadagnata un certo apprezzamento. E pare che in Regione avrebbero gradito una sua riconferma. L' interessata, però, andrà in pensione a novembre e non aveva quindi presentato la sua candidatura. Sarebbe forse potuta restare come commissario. Ma il ministro ha preferito avviare la procedura per la nomina del presidente.

Tra i candidati, tra l' altro, non si sarebbero presentati né veneziani, né veneti. Pare che Di Blasio fosse il candidato dal curriculum più ricco. E il gradimento della Regione al presidente indicato dal ministro, a questo punto, appare probabile. Si vedrà nei prossimi 30 giorni.

Oggi intanto l' audizione di **Zincone** in cui si parlerà di «porto, delle sue problematiche, di possibili soluzioni e prospettive». Presenti anche il vicesindaco Andrea Tomaello e l' assessore Simone Venturini. Un appuntamento che ieri è stato preceduto da una polemica. Tutta la Città Insieme! aveva chiesto che, nell' occasione, venisse discussa anche la sua interrogazione, presentata ormai due mesi fa assieme a Verde Progressista, sulla gestione della sicurezza del Mose. «La risposta è stata ovviamente no commenta il consigliere comunale Giovanni Andrea Martini perché l' interrogazione è stata rivolta all' assessore Tomaello, a cui fa capo la Protezione Civile, e non all' assessore Venturini, che si occupa di Porto. Quindi si possono tranquillamente far scadere i termini e passare al Question Time, che chissà quando verrà messo all' ordine del giorno di un qualche Consiglio comunale. Tanto si tratta solo di sicurezza dei cittadini: non vale evidentemente la pena affrontare il tema in modo corale, coinvolgendo le istituzioni che, in città, si occupano di questioni correlate. Si preferisce proseguire per scomparti stagni e si spera intanto che non succeda niente di grave». (r. br.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Deposito di Gpl, Chioggia lo boccia ma l' impianto rispunta a Venezia

L' APPROFONDIMENTO MESTRE C' è anche un deposito di Gpl nei progetti di Versalis Eni per **Porto** Marghera. Non è una novità assoluta, come del resto non lo è l' investimento sull' impianto per la produzione di idrogeno che verrà realizzato all' interno della Bioraffineria: di entrambi gli interventi se n' era parlato già nel 2012. È però singolare che del deposito di Gpl (Gas di petrolio liquefatti) si torni a parlare, anzi lo si annunci con tanto di finanziamento per realizzarlo, proprio adesso a ridosso della bocciatura dell' impianto di Gpl di Chioggia che, come caratteristiche tecniche è uguale.

Nell' elenco dei progetti di Eni per **Porto** Marghera, che muoveranno investimenti complessivi per 470 milioni di euro, la realizzazione di un deposito di Gpl criogenico costerà 15 milioni di euro e darà lavoro a 8 persone delle 353 attualmente occupate negli impianti di Cracking e Aromatici destinati a chiudere. Il costo del deposito dovrebbe essere inferiore a quello sopportato da Costa Bioenergie per realizzare quella di Chioggia, perché Versalis (società del Gruppo Eni) intende riutilizzare le sfere giganti dell' impianto di **Porto** Marghera, che fino a 20 anni fa produceva ammoniaca, per stoccare il gas a basse temperature, e quindi avrebbe già parte della struttura a disposizione.

C' è anche una coincidenza di date: mentre nel 2012 a Marghera si ipotizzava un deposito di Gpl, a Chioggia Costa Bioenergie avviava la produzione: risalgono a quegli anni, infatti, l' occupazione delle aree demaniali (per la quale la Società è finita anche sotto processo) e la realizzazione di un tunnel subacqueo (finito sotto sequestro) quando si parlava ancora di un sistema di bunkeraggio per il gasolio da 1800 metri cubi: progetto poi abbandonato per passare all' attuale deposito in superficie, sulla banchina del **porto**, da quasi 10 mila metri cubi. Questo deposito è stato bocciato dopo un' aspra battaglia dei cittadini e dell' Amministrazione locale che considerano quella struttura pericolosa perché troppo vicina al centro storico. Il Decreto Agosto pubblicato ad ottobre dell' anno scorso ha definitivamente bocciato il deposito chioggiotto vietando l' attivazione di serbatoi del genere in siti Unesco com' è la laguna di Venezia, ed ora rimangono gli strascichi legali. Il deposito di Gpl criogenico in piena zona industriale in teoria non dovrebbe avere i problemi che ha avuto quello di Chioggia, a meno che anche a Marghera non insorgano i cittadini che già sono preoccupati per il nuovo deposito di Gnl (Gas naturale liquefatto) che sorgerà in un terreno che si affaccia sul canale industriale Sud sempre a Marghera. (e.t.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

In attesa delle decisioni di Comuni e Autorità Portuale

### Le spiagge libere sono un rebus Il ritorno di biglietti e steward

A. C.

il caso Se per gli stabilimenti balneari sono state confermate le linee guida dell'anno scorso, si dovrà attendere ancora qualche tempo per sapere cosa decideranno i Comuni e l' **Autorità di Sistema Portuale** per le spiagge libere. Diverse le soluzioni messe in campo nei mesi estivi per garantire sia il distanziamento sanitario che il libero accesso alla battigia nella provincia di Savona. Dai paletti ai sacchetti per delimitare i metri quadrati riservati ad ogni persona o nucleo familiare, agli steward per conteggiare gli ingressi in base alla metratura disponibile, fino alla chiusura di alcune calette difficilmente controllabili.

L'anno scorso ogni paese piccolo o grande affacciato sul mare ha scelto diverse opzioni per garantire il rispetto delle normative anti contagio che, con tutta probabilità verranno confermate anche quest'anno. Da Albisola che aveva posizionato i sacchi per delimitare gli spazi, ad Alassio che ha utilizzato pietre e paletti tra cui posizionare asciugamano e zaino, alla decisione di affidarsi al buon senso delle persone per mantenere le distanze in spiaggia.

Discorso diverso per il capoluogo e Vado Ligure le cui spiagge ricadono nelle aree controllate direttamente dall' **Autorità di Sistema Portuale** di Genova e Savona. L'anno scorso di concerto con l'amministrazione cittadina era stato attivato un servizio di steward nei fine settimana per gestire gli ingressi, limitati in base alla capienza.

Un servizio apprezzato dagli utenti anche se tutti avevano lamentato l'assenza dei servizi igienici e in alcuni casi le docce pubbliche chiuse.

«Dobbiamo ancora vedere nel dettaglio le indicazioni del Governo - spiega Paolo Canavese, direttore dell'Ufficio territoriale di Savona dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure occidentale -. Nei prossimi giorni, di concerto con la direzione di Genova, valuteremo se applicare le stesse modalità dell'anno scorso o se saranno necessari dei cambiamenti e decideremo di conseguenza».

-- A. C.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

scattata verifica emissioni acustiche in porto

### Nave troppo rumorosa Capitaneria ferma i lavori

Da ieri il personale militare della Capitaneria di **Porto** di **Savona** è impegnato nelle attività di verifica delle emissioni acustiche generate dalle attività commerciali delle navi ormeggiate nel **porto** cittadino.

In particolare, è stato appurato che una nave intenta nelle operazioni di scarica, ormeggiata nel bacino portuale di **Savona**, genera elevati livelli di rumorosità, causati dall'azione di un dispositivo utilizzato per la fase di scarica del prodotto.

Per tale motivo, anche a seguito delle numerose segnalazioni dei cittadini residenti nelle immediate vicinanze allo scalo marittimo, pervenute alla Sala Operativa della Guardia Costiera cittadina, è stata imposta la sospensione, in via cautelativa e temporanea delle operazioni, che sarebbero dovute proseguire senza sosta per l'intera durata notturna e nella odierna giornata.

Tale provvedimento è stato imposto fino all'avvenuto accertamento delle modalità di esecuzione di tali operazioni e previo svolgimento di mirati accertamenti in materia di emissioni sonore.

Grazie al costante dialogo e alla virtuosa collaborazione con il locale cluster marittimo, la Capitaneria di **Porto** di **Savona** ha definito precise misure, cui dovrà uniformarsi il Comando della nave, atte a mitigare il fastidioso e potenziale inquinamento acustico, in ottemperanza alle vigenti normative in materia.



### Navi ormeggiate a Savona: la Capitaneria di Porto rileva eventuale inquinamento acustico

*Numerose le segnalazioni alla Capitaneria da parte dei residenti della zona*

Dalla giornata di ieri, 19 aprile, il personale militare della Capitaneria di Porto di Savona è impegnato nelle attività di verifica delle emissioni acustiche generate dalle attività commerciali delle navi ormeggiate nel porto cittadino. In particolare, è stato appurato che una nave intenta nelle operazioni di scarica, ormeggiata nel bacino portuale di Savona, genera elevati livelli di rumorosità, causati dall'azione di un dispositivo utilizzato per la fase di scarica del prodotto. Per tale motivo, anche a seguito delle numerose segnalazioni dei cittadini residenti nelle immediate vicinanze allo scalo marittimo, pervenute alla Sala Operativa della Guardia Costiera cittadina, è stata imposta la sospensione, in via cautelativa e temporanea delle operazioni, che sarebbero dovute proseguire senza sosta per l'intera durata notturna e nella odierna giornata. Tale provvedimento è stato imposto fino all'avvenuto accertamento delle modalità di esecuzione di tali operazioni e previo svolgimento di mirati accertamenti in materia di emissioni sonore. Grazie al costante dialogo e alla virtuosa collaborazione con il locale cluster marittimo, la Capitaneria di Porto di Savona ha definito precise misure, cui dovrà uniformarsi il Comando della nave, atte a mitigare il fastidioso e potenziale "inquinamento" acustico, in ottemperanza alle vigenti normative in materia.



### Nave mercantile in avaria soccorsa dalla Capitaneria di Porto di Savona

*L'episodio si è verificato quest'oggi e ha riguardato un'imbarcazione di nazionalità olandese che, partita dal porto savonese, ha riscontrato poco dopo un problema al motore principale*

Nella giornata odierna, nell'ambito dell'attività di controllo del traffico mercantile svolta dal centro Vessel Traffic Service della Capitaneria di Porto di Savona, è stato monitorato un mercantile di nazionalità olandese che, partito dal porto, a poche miglia dalle ostruzioni, ha riscontrato un'improvvisa avaria al motore principale tale da fargli perdere totalmente la propulsione ed impedire di continuare la navigazione intrapresa. Immediatamente il personale della Sezione VTS, avendo notato l'anomalia, ha contattato il mercantile che, nel confermare la problematica, ha chiesto di "dare fondo" con le ancore di bordo per l'effettuazione delle verifiche del caso. Dopo circa due ore senza propulsione ed a seguito di intervento della motovedetta CP 863 volto ad accertare la situazione in atto, il Comandante della nave ha deciso di rientrare in porto mediante l'ausilio di due rimorchiatori portuali per procedere all'effettivo accertamento e conseguente riparazione dell'avaria occorsa. E' tutt'ora in corso il rientro in sicurezza della nave nel porto di Savona. La nave riprenderà la navigazione una volta ripristinate le condizioni operative e dopo prevista visita di sicurezza degli organi preposti. Ancora una volta, grazie all'attenta e preziosa attività svolta dal personale del Centro VTS, è stato assicurato il regolare svolgimento delle attività connesse all'uso del mare volte alla tutela della sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino.



## Genova24

Genova, Voltri

### Lavori alla Foce del Leira, Ceraudo (M5s): "Tempistica infelice, stagione balneare a rischio"

Genova . 'Autorità Portuale ha da poco dato il via ai lavori per il nuovo 'pennello' in sponda destra del torrente Leira. Si tratta di un molo alla foce del torrente Leira a Voltri. Capiamo l' utilità dell' opera, che secondo gli studi idraulici compiuti, concorrerà alla protezione della spiaggia, favorendo un ripascimento naturale della stessa e impedendo che le libecciate e il mare portino via il materiale della spiaggia per depositarlo alla foce del Leira'. Lo dichiara il consigliere comunale del M5S Genova Fabio Ceraudo, illustrando il contenuto dell' interrogazione a risposta immediata dedicata alla problematica sollevata anche dal Comitato di Voltri. 'Capiamo tutto, ma quel che non si comprende è perché è stato scelto di farlo ora, a ridosso dell' estate: le tempistiche sono infatti in evidente contrasto con l' arrivo della stagione balneare. Ostacolare ulteriormente un comparto che ha già sofferto molto ci sembra francamente incomprensibile', aggiunge. 'La risposta dell' assessore competente non ci soddisfa: non abbiamo chiesto uno sterile elenco della tempistica dei lavori. Abbiamo chiesto semmai perché l' intervento non è stato fatto prima, quando non avrebbe ostacolato la stagione balneare. Constatiamo anche come lavori di analoga portata non vengano quasi mai portati avanti fuori tempo nel levante genovese, come invece avviene spesso nel ponente. I cittadini e gli imprenditori di questa delegazione ancora una volta si vedono destinatari di scelte penalizzanti', conclude Ceraudo.



## Record traffico su rotaia per PSA Genova Pra'

Redazione

GENOVA Se un mese fa PSA Genova Pra' annunciava il nuovo servizio ferroviario da Genova a Basilea, oggi raggiunge il record di traffico su rotaia. Nel mese di Marzo il terminal è infatti riuscito a movimentare a ferrovia la cifra record di contenitori con 20.892 teu. L'impianto ferroviario del terminal è stato oggetto di numerosi investimenti che negli ultimi anni hanno permesso l'aumento costante del traffico su rotaia. Oggi Genova Pra' conta infatti su 11 collegamenti diretti con località italiane (ultima, Pordenone) oltre al treno di Basilea, operato internamente tramite il reparto Cargo Solutions. Nel mese record sono stati operati 514 treni che hanno portato la movimentazione ferroviaria al 18% sul totale dei volumi di import ed export del terminal stesso. Un risultato notevole ma che ancora non soddisfa la società che punta a raggiungere il 20% già entro la fine del 2021. La scelta di investire sulla ferrovia va anche nella direzione dello sviluppo sostenibile: l'aumento del traffico su rotaia, diminuisce l'emissione di gas nocivi, riduce la pressione sulla rete autostradale ligure, e, allo stesso, tempo garantisce ai clienti trasporti veloci e puntali, puntando agli obiettivi europei previste per i prossimi anni.



The screenshot shows a news article from the website 'Messaggero Marittimo'. The article title is 'Record traffico su rotaia per PSA Genova Pra' and it reports that in March, the terminal moved a record 20,892 TEU (Twenty-Foot Equivalent Units) via rail. It mentions that 514 trains were operated, representing 18% of the terminal's total import and export volume. The article also notes that PSA Genova Pra' aims to reach 20% of its volume via rail by the end of 2021. The image shows the PSA Genova Pra' terminal building with a train in the foreground.

## Shipping Italy

Genova, Voltri

### A Genova altro lavoro per San Giorgio del Porto: demolirà la Sentinel

Il cantiere genovese San Giorgio del Porto si prepara a fare il pieno di demolizioni di navi cargo. Dopo avere avviato le pratiche per lo smaltimento della Mar Grande e mentre attende l'esito (quasi scontato) della gara indetta dalla AdSP del Mar Ligure Occidentale per quello della Theodoros, la società guidata da Ferdinando Garrè si è infatti aggiudicata dalla Agenzia delle Dogane, per un importo pari a 655.737 euro, anche le attività relative alla Sentinel, un'altra vecchia conoscenza dello scalo ligure. La nave una general cargo del 1975, lunga 79,50 metri e con 1.861 tonnellate di stazza lorda, battente bandiera delle Comore giace infatti ormeggiata nel porto di Genova dal 2004, quando venne confiscata e affidata in custodia all'Agenzia delle Dogane dopo che a bordo fu scoperta la presenza di alcuni clandestini pakistani. Declassata nel frattempo a galleggiante, secondo le stesse Dogane il suo scafo ad oggi è esternamente molto ammalorato e le sue condizioni sono sicuramente compromesse. Come nel caso della Theodoros, anche per la demolizione della Sentinel San Giorgio del Porto è subito sembrata l'unico candidato con le carte in regola per poter svolgere questa attività (tanto da essere stata l'unica partecipante alla procedura). La gara ristretta avviata dalle Dogane ha previsto infatti che demolizione e smaltimento della nave potessero avvenire solo negli impianti di riciclaggio delle navi inclusi nell'elenco europeo stabilito dalla decisione della Commissione europea 2016/2323 del 19.12.2016, un requisito che in Italia possiede appunto solo SGdP. Nel caso della Sentinel la stessa Agenzia delle Dogane ha evidenziato come un eventuale trasferimento della nave anche all'interno dello stesso porto di Genova potrà avvenire solo nel rispetto di alcune stringenti prescrizioni della Capitaneria (in particolare: presenza di almeno due rimorchiatori e movimentazione da effettuare in giornate con limitata forza di vento), mentre un eventuale spostamento al di fuori di esso (quindi ad esempio ad Aliaga, dove si trovano i più vicini cantieri di demolizione navale inclusi nella lista approvata dalla Ue) avrebbe reso necessario un via libera della stessa Capitaneria a seguito di una lunga serie di ulteriori accertamenti. Condizioni particolari che, laddove presenti, come anche nel caso della Theodoros, rendono più conveniente e meno rischioso svolgere l'attività di demolizione in Italia, come evidenziato recentemente in una intervista a SHIPPING ITALY anche dallo stesso Ferdinando Garrè. F.M.



## Il treno dei desideri non ha la stazione, il Nord acquista, Rotterdam consegna

L'interporto di Novara ha più collegamenti ferroviari con l'Europa che con la vicina Genova. Con una crescita nazionale, immortalata nell'ultimo rapporto Politecnico di Milano-Netcomm, del 31% nel 2020, e un volume d'affari di 23,4 miliardi, l'e-commerce ha spiccato il volo. E la logistica deve rincorrerlo. L'Italia è in affanno e Amazon lo conferma. È il più grande operatore di e-commerce nel Paese e nel mondo, ma non dipende dai porti italiani. Anche a Genova, dove ha aperto un deposito vicino al porto, si limita a smistare e organizzare la consegna, ai clienti finali, dei pacchi che arrivano dai suoi centri di distribuzione in Europa a loro volta collegati con i porti del Nord. Un rapporto sbilanciato «In Europa, il rapporto tra le quote di mercato dei porti mediterranei, come Genova, Savona, Marsiglia e Venezia, e del Nord, come Rotterdam, Anversa, Amburgo e Le Havre, si attesta in proporzione 30/70», dice Maurizio Arnone, responsabile dell'area di ricerca «urban mobility & logistic systems», della Fondazione Links di Torino. Trenta milioni di tonnellate di merci, secondo uno studio pubblicato nel 2019 dalla società di consulenza Trt, transitano ogni anno dall'Olanda all'Italia e per un terzo passano dalla

Germania. In gran parte, per tre quarti secondo l'Eurostat, viaggiano su gomma. Il principale interporto del Nord Ovest d'Italia, il Cim di Novara, «ha più collegamenti ferroviari con il Nord Europa che con il porto di Genova», spiega Arnone. «Le infrastrutture ferroviarie non permettono di attraversare Alpi e Appennini con treni che rispondano ai nuovi standard europei. La globalizzazione e la crescita dei flussi richiedono servizi più competitivi». Collo di bottiglia Non possiamo permetterci un'altra Rastatt. Il blocco ferroviario avvenuto tra il 12 agosto e il 2 ottobre 2017, sulla linea Karlsruhe-Basilea, per il cedimento dei binari nel tunnel di Rastatt ha messo in luce le carenze del sistema ferroviario. «Le associazioni ferroviarie Erfa, Nee e Uir hanno parlato di perdite complessive, in tutta Europa, nell'ordine di oltre 2 mila miliardi di euro», spiega il segretario generale di Assologica, Jean Francois Daher. Servono alternative per liberare la Germania dal rischio di nuovi blocchi e l'Italia dalla dipendenza verso il Nord. Nel 2013, l'Europarlamento e il Consiglio dell'UE hanno individuato 9 corridoi, fatti di infrastrutture ferroviarie, stradali e fluviali, che collegano i Paesi dell'Unione e questi ai Paesi confinanti. Il loro completamento è fissato al 2050: quattro interessano l'Italia e due il Nord Ovest: il corridoio Mediterraneo, che attraversa il Nord da Ovest ad Est, e il corridoio Reno-Alpi da Genova a Rotterdam attraverso i valichi di Domodossola e Chiasso. Le infrastrutture sono la Tav Torino-Lione, con un programma di realizzazione non ancora del tutto definito e che dovrebbe chiudersi nel 2032, e il Terzo Valico dei Giovi, con una previsione di fine lavori fissata, dopo molti rinvii, al 2023. Cooperazione tra Regioni «Il Terzo Valico è fondamentale per la nostra portualità, per lo scalo di Genova e per l'intero sistema economico italiano», dice Daher. Del progetto si è parlato per la prima volta nel Consiglio comunale di Genova nel 1897. Si parla di Terzo Valico per distinguerlo dagli altri due, inaugurati nel 1854 e nel 1889, che tagliando l'Appennino collegano Genova con la Pianura padana. La Tav ha una storia più recente, cominciata negli anni Novanta con un summit italo-francese in Costa Azzurra. Sono due interventi fondamentali per consentire il transito di treni lunghi fino a 750 metri, con carico fino a 2 mila tonnellate. «Oggi un treno in linea con i nuovi standard europei per il trasporto intermodale marittimo (fra gli altri, 750 metri di lunghezza, almeno 22 tonnellate e mezzo di carico per asse, sagoma per consentire il carico dei container «high cube», ndr.) non passa per l'Appennino ligure in nessuna delle due direzioni», ricorda Arnone. Stessi problemi sulle Alpi. Il completamento delle nuove grandi infrastrutture ferroviarie, portuali e





## Transportonline

Genova, Voltri

---

agli standard operativi sono tra le priorità del protocollo d'intesa firmato a Novara nell'aprile 2016 da Piemonte, Liguria e Lombardia. Le tre regioni hanno adottato una strategia comune nel settore della logistica e del trasporto delle merci e hanno creato una cabina di regia per la logistica che comprende anche il Comune di Piacenza. Guida tedesca L'equivalente, a livello internazionale, è il Gect, Gruppo europeo di cooperazione territoriale per il corridoio Reno-Alpi, un'organizzazione a trazione tedesca che «promuove la cooperazione territoriale tra i suoi membri» per «rafforzare e coordinare lo sviluppo integrato del corridoio multimodale Reno- Alpi da una prospettiva regionale e locale». Dopo Rastatt la Germania è il principale alleato dell'Italia: far crescere i porti italiani significherebbe decongestionare ferrovie e autostrade tedesche su cui treni e camion spostano le merci da Nord a Sud e ritorno. Il ruolo del Mediterraneo cresce in importanza, ma i porti italiani non ne approfittano quanto dovrebbero. Secondo **Assoporti**, tra il 2011 e il 2018, il volume delle merci che hanno attraversato il sistema portuale italiano è cresciuto del 2%. Quello del Canale di Suez, del 42%. Genova scommette sulla nuova diga foranea, costo 1,3 miliardi, che costruirà a partire dal 2022 e che allargherà il suo specchio d'acqua per ospitare le mega navi da 20 mila e più container, giganti come l'«Ever Given» che il 23 marzo si è incagliata a Suez. Valore aggiunto Un porto più grande non basta. Per conquistare nuovi mercati, Genova ha bisogno del Nord Ovest. Da tempo la Camera di Commercio invoca migliori collegamenti con i nodi logistici. Il decreto Genova, licenziato dal governo Conte 3 mesi dopo il crollo del Morandi, istituisce la zona logistica semplificata «comprendente i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzo e Melzo e Vado Ligure». Un insieme di agevolazioni fiscali e procedure amministrative semplificate dovrebbe attrarre in queste aree le imprese logistiche. «Non ci accontenteremo di imprese che fanno solo passare le merci per scaricarle dai camion e caricarle sui treni e viceversa», dice Laura Ghio, responsabile pianificazione dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale. «Cerchiamo imprese che creino valore aggiunto, attrezzate per la ricezione, conservazione e lavorazione di prodotti e che interagiscano direttamente con le aziende servite». Nuovi equilibri È la logistica del futuro, che piace a Salvatore Schembri Volpe, amministratore delegato di Amazon Italia Logistica: «Negli oltre 40 siti che abbiamo creato in tutta Italia dal 2010 e nelle tre nuove strutture logistiche che apriremo nel 2021, tra Novara, Bergamo e Modena, gli algoritmi ci aiutano a consegnare gli ordini ai clienti facendo in modo che i prodotti si trovino nel posto giusto, calcolando le distanze, ottimizzando l'impatto ambientale». E forse è anche l'unico modo per capovolgere o quasi il rapporto 30/70, come sostiene lo studio presentato da Osc-Ocean shipping consultants, una società del gruppo olandese Royal Haskoning Dhv: «Con il corridoio Reno-Alpi e con connessioni più frequenti, costi di trasporto più bassi e nuovi servizi, il rapporto potrebbe arrivare a 60/40, in favore dei porti del Mediterraneo». Articolo a cura di FRANCESCO MARGIOCCO

## Una logistics valley per Genova

*Volano di sviluppo sul modello di città come Rotterdam, Singapore e Barcellona*

ALBERTO GHIARA GENOVA. Genova centro dell'innovazione logistica come Singapore e Barcellona. È questa la sfida che Spediporto, l'associazione delle case di spedizione genovesi, ha rilanciato durante il convegno NextGe-neration, dedicato al progetto della Green logistics valley che sta prendendo forma in Valpolcevera. Alla fine della pandemia - si è chiesto il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto - tutto tornerà come prima oppure, più probabilmente, il mondo non sarà più lo stesso? Dovremo affrontare sfide e per Genova la Green logistic valley è una di queste. Combinerà la zona logistica semplificata con la possibilità di creare una zona franca doganale. Si tratta di esperienze che sono già state fatte vicino a altri porti, come Singapore o Barcellona. Insieme alla ZIs si sviluppano anche centri di ricerca e incubatori di startup digitali. Diverse città portuali hanno creato incubatori di startup digitali che stanno riscuotendo un grande successo nella creazione di nuove società e nuovi modelli di business: Portxl a Rotterdam, Pier01 a Barcellona, che conta 70 startup e 1000 addetti, Port71 a Singapore. Per questo motivo abbiamo invitato - ha detto Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - due eccellenze del mondo accademico internazionale, Andrew Lim della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali dell'Università Liuc e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi e economie, così come è successo con il porto di Barcellona che ha creato nella Zal un'area a altissimo valore aggiunto non solo per il porto, ma per tutta la città e la Spagna. Il progetto di sviluppo della Valpolcevera - ha ricordato ancora Pitto - proposto da Spediporto, ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città, è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una smartizzazione del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona logistica semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale. Per poter diventare operativo, il progetto aspetta appunto che diventi realtà la ZIs. Assieme al sindaco Bucci e al presidente della Regione Toti - ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini - abbiamo mandato una nota a Roma per avere la designazione del commissario straordinario, con la quale saremo operativi. La nota è stata inviata da dieci giorni, ma dal governo non è ancora arrivata risposta. Intanto però Genova si sta preparando a diventare un centro nazionale e internazionale della digitalizzazione e dell'innovazione tecnologica, tutte caratteristiche che si integrano con il progetto di Spediporto. Durante il convegno il sindaco di Genova, Marco Bucci, ha ricordato che il Comune ha presentato per il Pnrr progetti per almeno 4 miliardi di euro: Abbiamo chiesto anche di più, ma questi hanno buone probabilità di essere accolti. Fra questi, oltre alla diga foranea ci sono anche un cloud digitale nazionale, con investimenti in hardware e software collegati all'arrivo a Genova dei grandi cavi sottomarini di telecomunicazione che, proprio passando sotto la Lanterna, conetteranno l'Europa con America e Asia. Poi il porto ecosostenibile, la cabinovia per forte Begato, la riqualificazione dei forti e delle mura, la digitalizzazione dei musei.





## Spediporto su NextGeneration

GENOVA Automazione, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, adeguamento infrastrutturale, formazione e creazione di nuove figure professionali, trasformazione del mercato del lavoro: sono tutti temi, discussi nell'assemblea di Spediporto venerdì scorso e al centro dell'associazione e del suo progetto di una grande Green Logistics Valley che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia. Per questo Spediporto ha inteso con il suo evento pubblico intitolato NextGeneration incrociare, anche graficamente, il tema della Next Generation EU con quello della Next GE, ovvero della Prossima Genova, della Genova del futuro. Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre. Questa è la ragione per cui, come Spediporto ha detto il presidente Alessandro Pitto sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte: Il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiedo, è stato l'unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di Euro. Per questo motivo all'assemblea ha commentato Giampaolo Botta direttore generale di Spediporto abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il Porto di Barcellona che ha creato nella ZAL un'area ad altissimo valore aggiunto non solo per il porto ma per tutta la città e la Spagna. Il progetto di sviluppo della Valpolcevera, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città ricorda il presidente Pitto è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una smartizzazione del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale. L'esperienza internazionale degli ultimi decenni ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante free zones estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo. La Zona Logistica Semplificata rafforzata del porto di Genova, proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera sottolinea il dg Botta può innescare non solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall'emergenza sanitaria sulle Global Value Chains, che impongono una loro sapiente diversificazione. La nostra idea conclude Pitto è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o nell'Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell'area inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni





# La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

---

logistiche, artigianali, etc..).

**Parte da Genova lo ship recycling**

GENOVA Il comandante della Capitaneria di porto di Genova ha approvato, nei giorni scorsi, il piano di riciclaggio della MN Mar Grande di bandiera italiana, la cui demolizione sarà eseguita a Genova presso i Cantieri Navali San Giorgio del Porto. Si tratta di un'ex cementiera costruita nel 1970, avente una lunghezza di 96 metri e una stazza lorda di circa 2800 tonnellate. La nave si trova già ormeggiata nel porto di Genova e sarà demolita in circa 90 giorni. È il primo caso di demolizione navale in Italia avviato ai sensi del Regolamento UE 1257/2013 e delle vigenti linee guida dell'International Maritime Organization, attraverso le quali vengono assicurate procedure compatibili per le matrici ambientali (aria, acqua, suolo) e, contestualmente, la sicurezza e la salute dei lavoratori. Con Decreto Ministeriale 12 ottobre 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di concerto con il Ministro dell'Ambiente) ha, infatti, assegnato al Comando Generale delle Capitanerie di porto la vigilanza sulla corretta applicazione del Regolamento comunitario, affidando agli uffici territoriali del Corpo l'approvazione dei piani di ship recycling e l'esecuzione delle relative attività di controllo. Le operazioni prevedono una prima fase di alleggerimento con la nave in galleggiamento, seguita da una seconda fase in bacino nel corso della quale è prevista la rimozione di tutti i liquidi ancora presenti a bordo (oli residui, acque di sentina, etc.) e il taglio di tutte le lamiere, dalle sovrastrutture alla chiglia. San Giorgio del Porto è l'unico cantiere italiano iscritto nell'elenco europeo dei cantieri autorizzati a demolire navi superiori a 500 tonnellate di stazza, potendo vantare una lunga esperienza nel settore delle demolizioni navali, tra le quali il relitto della Costa Concordia.



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## IL 31 MAGGIO A GENOVA IL FORUM DELLO SHIPPING

Torna il Forum Shipowners and Shipbuilding, organizzato dalle testate del gruppo editoriale Gedi Spa: TTM, Il Secolo XIX, The MediTelegraph e L'Avvisatore Marittimo. L'edizione 2021 si svolgerà il prossimo 31 maggio, dalle 9 alle 13.30, e sarà trasmesso in diretta dal nostro studio multimediale. Questo il titolo del Forum: Towards a low-carbon shipping industry / Trasporto marittimo e ambiente: idee, progetti, investimenti. Due le sessioni principali di lavoro. La prima sarà intitolata Dal cantiere navale al mare: così il trasporto diventa sostenibile, la seconda I porti e la decarbonizzazione: l'altra metà del percorso. Decarbonizzazione del trasporto e delle infrastrutture di terra, combustibili alternativi, abbattimento delle emissioni, nuove tecnologie e opportunità offerte dal Recovery Plan: sono molti gli argomenti che i principali protagonisti del settore affronteranno in quello che è diventato il principale evento italiano. Nelle passate edizioni sono stati mediamente trecento gli addetti ai lavori iscritti. Per informazioni, e per prenotare un posto scrivere a [forum@themeditelegraph.com](mailto:forum@themeditelegraph.com)



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Siglato dal vertice dell' autorità portuale

### Firmato il decreto per la costituzione del Comitato di gestione di via del Molo

Firmato dal presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, il decreto attraverso cui viene costituito il Comitato di gestione dell' ente di via del Molo. Nel comitato sono rappresentati gli enti di riferimento. Tutti, tranne quelli della Regione Liguria e della Regione Toscana che devono ancora essere indicati.

Oltre al presidente dell' Authority Sommariva, fanno parte dell' assemblea anche Giovanni Battista Vatteroni, componente designato dal Comune di Carrara, il direttore marittimo della Liguria Nicola Carlone, il rappresentante dell' **autorità** marittima Giovanni Stella al comando della capitaneria della Spezia e il suo omologo di Marina di Carrara, Luciano Giuseppe Aloia. Non appena le Regioni indicheranno i loro referenti, i nominativi verranno inseriti «con un atto successivo». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

economia marittima Siglato dal vertice dell' autorità portuale

### La ripartenza del porto, nei primi tre mesi i traffici salgono al 15%

*Boom a marzo con una crescita che va oltre il 31 per cento Sommariva: «Scalo in salute e riferimento per il Paese» Firmato il decreto per la costituzione del Comitato di gestione di via del Molo*

LAURA IVANI

La Spezia Crescita a due cifre per numero di container movimentati via ferro nel porto della Spezia. Nei primi tre mesi dell' anno segna un +15,1% che fa il paio con il +6,1% di Teu movimentati. Un totale di 328.268.

Numeri incoraggianti dopo un anno decisamente da dimenticare e che ha visto lo scalo spezzino vivere il suo periodo peggiore proprio tra la primavera e l' estate dello scorso anno. Adesso i segnali di ripresa ci sono. E sono tangibili. Lcst a fine marzo ha battuto i suoi stessi record, quando su una sola nave ha visto la movimentazione di 7345 teu, con un numero di movimentazioni di 4548, pari a 4463 unità. Ma è il **sistema** porto che sta riprendendo il suo passo. Basti vedere anche i numeri registrati su Marina di Carrara tra gennaio e marzo: + 9,4% di teu e +2,9% per i traffici metallurgici. «La Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un porto in piena salute - conferma il presidente dell' **autorità** di **Sistema Portuale** Mario Sommariva - dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del Paese».

Giudizio positivo anche per il trend su Marina di Carrara, che «deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo. Dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende».

Alla Spezia il mese dei record è stato marzo, con un boom del 31,6% per quel che riguarda i Teu. Lo scorso mese infatti sono stati movimentati complessivamente 121 mila Teu. La differenza si quasi un terzo in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno è dovuta al fatto che nel 2020 in marzo scattarono le restrizioni. Cresce il traffico gateway, 313.839 Teu, +13,6%. Segno meno per il trasbordo, -56%, con 14.429 container. I volumi movimentati alla Spezia superano 3 milioni e 170 mila tonnellate, -8,5% per l' azzeramento delle rinfuse solide e liquide per i rifornimenti di Panigaglia e di Enel. Le merci non containerizzate, invece, galoppiano: +54%.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



dopo lo sblocco di suiez

### Mese da record per Lsct in due settimane arrivano 25 cargo

PATRIZIA SPORAL. IV.

La Spezia Anche aprile sarà un mese da record per il **porto** della Spezia. E per La Spezia Container Terminal che in questi giorni sta affrontando il picco degli arrivi dei cargo che sono arrivati dopo lo sblocco del canale di Suez. Saranno 25 in tutto nell' arco di due settimane.

Tanto che in questi giorni il piazzale di banchina, al Fornelli, è strapieno. Non entrerebbe più nemmeno uno spillo. Il terminal conferma di procedere spedito con i servizi, senza intralci o ritardi. Si lavora incessantemente da giorni, come in una catena di montaggio dove tutto deve funzionare alla perfezione perché il meccanismo non si inceppi. E soprattutto per garantire la massima efficienza con il minimo dei disagi, agli operatori e alla città. Di certo in questi giorni di super lavoro non è stata richiesta alcuna cassa integrazione per i lavoratori dell' azienda. La prima settimana, delle 13 che rientrano nell' accordo sindacale, è andata. Lsct ha la possibilità di attingere agli ammortizzatori sociali, per l' emergenza Covid, fino al 30 giugno. Le nuove 13 settimane richieste, per un massimo di 220 dipendenti eventualmente posti in cassa a rotazione, sono state motivo di attrito tra la Cgil e l' azienda, ma anche tra la Cgil e gli altri sindacati. La Camera del Lavoro, dopo l' assemblea, si è riservata di produrre un documento, nelle prossime ore, per ribadire la posizione. E la contrarietà a un accordo sulla cassa integrazione in un momento di ripresa dei traffici.

-I. iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



### Il report dell' Authority

## Porto, il recupero dei traffici Una crescita del 6,1 per cento

Nei primi tre mesi dell' anno movimentati 328.2668 teu A marzo un incremento del 31,6 per cento

LA SPEZIA Segnali di ripresa per i traffici nel sistema portuale del Mar Ligure Orientale che unisce, all' interno della stessa Autorità di Sistema, i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il porto della Spezia mostra importanti segnali di recupero, movimentando un totale di 328.268 TEU, con una crescita del 6,1 per cento rispetto allo stesso periodo dell' anno scorso. Da sottolineare che nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni hanno raggiunto 121 mila TEU complessivi, con un incremento del 31,6 per cento sul marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione continua la crescita del traffico diretto "gateway" che è stato pari a 313.839 TEU (+13,6 per cento) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 TEU (-56 per cento). Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90mila TEU movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1 per cento) e 2.068 treni inoltrati (+8,3 per cento). I dati complessivi dei volumi movimentati, per il porto di La Spezia sono pari a 3.170.097 tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell' 8,5 per cento a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell' impianto di Panigaglia e della centrale Enel. Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54 per cento. Segnali decisamente positivi anche per Marina di Carrara dove, in particolare tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate.

**Volontari a raccolta per la pulizia**  
Primo la messa a Bava una campagna amministrata dal Comune che mobilita diverse associazioni

**Primo amianto Peracchini rilancia la lotta**

**Porto, il recupero dei traffici Una crescita del 6,1 per cento**  
Nei primi tre mesi dell' anno movimentati 328.2668 teu A marzo un incremento del 31,6 per cento



### SEGNALI DI RIPRESA NEL MAR LIGURE ORIENTALE

#### Il porto della Spezia aumenta i traffici

*Cresce del 6,1% la movimentazione di teu. Buone notizie anche da Marina di Carrara*

Segnali di ripresa per i traffici nel sistema portuale del Mar Ligure Orientale che unisce, all'interno della stessa Autorità di Sistema, i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il porto della Spezia mostra importanti segnali di recupero, movimentando un totale di 328.268 TEU, con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Da sottolineare che nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni hanno raggiunto 121 mila TEU complessivi, con un incremento del 31,6% sul marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione continua la crescita del traffico diretto "gateway" che è stato pari a 313.839 TEU (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 TEU (-56%). Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90mila TEU movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1%) e 2.068 treni inoltrati (+8,3%). I dati complessivi dei volumi movimentati, per il porto di La Spezia sono pari a 3.170.097 tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell'8,5% a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerenti i rifornimenti dell'impianto di Panigaglia e della centrale Enel. Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54%.

Segnali decisamente positivi anche per Marina di Carrara dove, in particolare tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate. Significativo, da questo punto di vista, il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che registrano un incremento del 2,9%. Il primo trimestre è in crescita del 3,6% con 726mila tonnellate complessive movimentate. In crescita rilevante con il 9,4% il traffico contenitori con 21.857 TEU a banchina e quello ro ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%).

Il presidente Mario Somma riva nel valutare questi segnali, ha sottolineato che: «la Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un porto in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende».

RL.



### Porti Spezia e Marina Carrara, primo trimestre segna ripresa

(ANSA) - LA SPEZIA, 20 APR - Il primo trimestre 2021 segna una ripresa dei traffici per i porti di La Spezia e Marina di Carrara, uniti nell' Autorità di sistema portuale del Mar ligure Orientale. Il porto della Spezia chiude il periodo con 328.268 teu movimentati, in crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2020 e nel solo mese di marzo l' incremento è stato del 31,6% (121 mila teu). Prosegue soprattutto la crescita del traffico diretto "gateway", pari a 313.839 teu (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 teu (-56%). Segnali positivi anche dal trasporto intermodale con oltre 90mila teu movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1%) e 2.068 treni inoltrati (+8,3%). Complessivamente però il porto di La Spezia ha movimentato volumi per 3.170.097 tonnellate, l' 8,5% in meno "a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell' impianto di Panigaglia e della centrale Enel" sottolinea una nota dell' Adsp. Le merci varie non containerizzate segnano invece un +54 %. Per quanto riguarda Marina di Carrara tornano a crescere volumi e la varietà delle tipologie di merce movimentate. Il traffico contenitori sale del 9,4% con 21.857 teu e si riaffacciano i prodotti metallurgici (+2,9%). Complessivamente il primo trimestre si chiude a + 3,6% con 726 mila tonnellate. "La Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un porto in piena salute - sottolinea il presidente dell' Adsp Mario Sommariva - dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende ". (ANSA).



## Primo trimestre positivo per i porti della Spezia e di Marina di Carrara

*Sommariva: «La Spezia si conferma in piena salute, Marina di Carrara dimostra forte propensione alla ripresa»*

Segnali di ripresa per i traffici nel **sistema** portuale del Mar Ligure Orientale che unisce, all'interno della stessa **Autorità di Sistema**, i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il porto della Spezia registra un importante recupero, movimentando un totale di 328.268 teu, con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Da sottolineare che nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni hanno raggiunto 121 mila teu complessivi, con un incremento del 31,6% sul marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione continua la crescita del traffico diretto 'gateway' che è stato pari a 313.839 teu (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 teu (-56%). Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90mila teu movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1%) e 2.068 treni inoltrati (+8,3%). I dati complessivi dei volumi movimentati, per il porto di La Spezia sono pari a 3.170.097 tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell'8,5% a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell'impianto di Panigaglia e della centrale Enel.

Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54%. A Marina di Carrara tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate. Significativo, da questo punto di vista, il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che registrano un incremento del 2,9%. Il primo trimestre è in crescita del 3,6% con 726mila tonnellate complessive movimentate. In crescita rilevante con il 9,4% il traffico contenitori con 21.857 teu a banchina e quello ro-ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%). Il presidente Mario Sommariva nel valutare questi segnali, ha sottolineato che «La Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un porto in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende».



### Traffici in ripresa. Sommariva: "Porto in piena salute"

*Il presidente dell' Autorità di sistema portuale commenta i dati relativi al primo trimestre: più 6,1% Teu e più 15,1% Teu movimentati via ferro.*

La Spezia - Segnali di ripresa per i traffici nel **sistema portuale** del Mar Ligure Orientale che unisce, all' interno della stessa **Autorità di sistema**, i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il porto della Spezia mostra importanti segnali di recupero, movimentando un totale di 328.268 Teu con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell' anno scorso. Da sottolineare che nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni hanno raggiunto 121 mila Teu complessivi, con un incremento del 31,6% sul marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione continua la crescita del traffico diretto "gateway" che è stato pari a 313.839 Teu (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 Teu (-56%).

Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90mila Teu movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1%) e 2.068 treni inoltrati (+8,3%). I dati complessivi dei volumi movimentati, per il porto di La Spezia sono pari a 3.170.097 tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell' 8,5% a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell' impianto dell' Panigaglia e della centrale Enel. Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54 %.

Segnali decisamente positivi anche per Marina di Carrara dove, in particolare tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate. Significativo, da questo punto di vista, il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che registrano un incremento del 2,9%. Il primo trimestre è in crescita del 3,6% con 726mila tonnellate complessive movimentate. In crescita rilevante con il 9,4% il traffico contenitori con 21.857 Teu a banchina e quello ro-ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%).

Il presidente Mario Sommariva nel valutare questi segnali, ha sottolineato che "La Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un porto in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende".

Martedì 20 aprile 2021 alle 12:56:03 Redazione.



## AdSP Liguria Orientale: segnali di ripresa per i traffici nel sistema portuale

(FERPRESS) La Spezia, 20 APR Segnali di ripresa per i traffici nel sistema portuale del Mar Ligure Orientale che unisce, all'interno della stessa Autorità di Sistema, i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il porto della Spezia mostra importanti segnali di recupero, movimentando un totale di 328.268 TEU, con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Da sottolineare che nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni hanno raggiunto 121 mila TEU complessivi, con un incremento del 31,6% sul marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione continua la crescita del traffico diretto gateway che è stato pari a 313.839 TEU (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 TEU (-56%). Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90mila TEU movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1%) e 2.068 treni inoltrati (+8,3%). I dati complessivi dei volumi movimentati, per il porto di La Spezia sono pari a 3.170.097 tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell'8,5% a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell'impianto di Panigaglia e della centrale Enel. Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54%. Segnali decisamente positivi anche per Marina di Carrara dove, in particolare tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate. Significativo, da questo punto di vista, il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che registrano un incremento del 2,9%. Il primo trimestre è in crescita del 3,6% con 726mila tonnellate complessive movimentate. In crescita rilevante con il 9,4% il traffico contenitori con 21.857 TEU a banchina e quello ro-ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%). Il presidente Mario Sommariva nel valutare questi segnali, ha sottolineato che: La Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un porto in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende



# Informare

## La Spezia

### Nei primi tre mesi del 2021 il porto di La Spezia ha movimentato 328mila container (+6,1%)

Complessivamente le merci sono diminuite del -8,5%. A Carrara registrata una crescita del +3,6% Nel primo trimestre del 2021 il traffico complessivo delle merci nel **porto** di La **Spezia** ha registrato una flessione del -8,5% essendo stato pari a 3,17 milioni di tonnellate rispetto a 3,46 milioni di tonnellate nello stesso periodo dello scorso anno, riduzione - ha spiegato l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - che è stata causata da un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell' impianto di Panigaglia e della centrale Enel. La diminuzione non ha tuttavia interessato il comparto dei container dove il traffico è stato pari a 328.268 teu, segnando un incremento del +6,1% sul primo trimestre del 2020 anche se è risultato inferiore del -1,1% rispetto al volume di traffico containerizzato realizzato nell' ultimo trimestre dello scorso anno. In particolare, nel primo trimestre di quest' anno il traffico containerizzato in importazione ed esportazione ha mostrato un sensibile aumento del +13,6% sullo stesso periodo del 2020 attestandosi a 313.839 teu, mentre i container trasbordati nello scalo portuale ligure sono calati del -56,6% scendendo a 14.429 teu. L' AdSP del Mar Ligure Orientale ha reso noto che nel solo mese di marzo del 2021 il traffico totale dei container è stato di circa 121mila teu, con un deciso rialzo del +31,6% sullo stesso mese dello scorso anno. Nel primo trimestre del 2021 è sensibilmente aumentato anche il traffico intermodale da e per il **porto** spezzino essendo stato pari ad oltre 90mila teu movimentati su ferrovia (+15,1%) per un totale di 2.068 treni (+8,3%). L' AdSP ha sottolineato che segnali decisamente positivi sono giunti dal **porto** di Marina di Carrara, anch' esso amministrato dall' ente, dove nel primo trimestre di quest' anno sono tornati a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate. L' authority portuale ha specificato che significativo, da questo punto di vista, è stato il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che hanno registrato un incremento del +2,9%. Se complessivamente il traffico delle merci, con 726mila tonnellate, ha mostrato una crescita del +3,6%, in sensibile aumento sono risultati in particolare i traffici di contenitori con 21.857 teu (+9,4%) e di rotabili con 6.368 unità movimentate (+9,8%). «La **Spezia**, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria - ha commentato il presidente dell' AdSP, Mario Sommariva - si dimostra un **porto** in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende».



## Informazioni Marittime

### La Spezia

#### La Spezia e Carrara, traffico generale in calo ma i container via treno rimbalzano

*Nel primo trimestre i volumi del porto capoluogo sono in discesa dell' 8,5 per cento, mentre i TEU crescono del 6 per cento*

Segnali di ripresa per i traffici del primo trimestre nel sistema portuale della Ligure Orientale, ovvero La **Spezia** e Marina di Carrara, perlomeno nei container. Il traffico generale nel **porto** capoluogo è stato pari a 3,17 milioni di tonnellate, in calo dell' 8,5 per cento, dovuto al sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide legate ai rifornimenti dell' impianto di Panigaglia e della centrale Enel. Sul fronte container, il **porto** di La **Spezia** segna importanti segnali di recupero, movimentando un totale di 328,268 TEU, con una crescita del 6,1 per cento rispetto allo stesso periodo dell' anno scorso. Rimbalzo a marzo, considerando il primo lockdown dell' anno scorso, con le movimentazioni che hanno raggiunto i 121 mila TEU, con un incremento del 31,6 per cento. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione, continua la crescita del traffico diretto gateway, pari a 313,839 TEU (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14,429 TEU (-56%). Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90 mila TEU movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1%) e 2,068 treni inoltrati (+8,3%). Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54 per cento. Bene anche Marina di Carrara, dove tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce. Si riaffacciano i prodotti metallurgici che registrano un incremento del 2,9 per cento. Il primo trimestre è in crescita del 3,6 per cento con 726 mila tonnellate complessive movimentate. Rimbalzo anche qui per il traffico contenitori con 21,857 TEU (+9,4%) a banchina e quello ro-ro con 6,368 unità movimentate (+9,8%). Secondo il presidente dell' Adsp, Mario Sommariva, «La **Spezia**, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un **porto** in piena salute dimostrando una volta di più di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende». - credito immagine in alto.



## Trimestre positivo a Spezia e Carrara

*Traffico contenitori in aumento, rispettivamente del 6,1% e del 9,4%*

Redazione

LA SPEZIA Trimestre positivo per il traffico portuale registrato negli scali di La Spezia e marina di Carrara. Ad annunciare segnali di ripresa nel sistema portuale del Mar Ligure orientale è la stessa **AdSp** che unisce al suo interno i due scali. Porto della Spezia Il porto della Spezia mostra importanti segnali di recupero, movimentando un totale di 328.268 teu, con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Da sottolineare che nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni hanno raggiunto 121 mila teu complessivi, con un incremento del 31,6% sul Marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione continua la crescita del traffico diretto gateway che è stato pari a 313.839 teu (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 teu (-56%). Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90mila teu movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1%) e 2.068 treni inoltrati (+8,3%). I dati complessivi dei volumi movimentati, per il porto di La Spezia sono pari a 3.170.097 tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell'8,5% a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell'impianto di Panigaglia e della centrale Enel. Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54 %. Marina di Carrara Segnali decisamente positivi anche per Marina di Carrara dove, in particolare tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate. Significativo, da questo punto di vista, il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che registrano un incremento del 2,9%. Il primo trimestre è in crescita del 3,6% con 726mila tonnellate complessive movimentate. In crescita rilevante con il 9,4% il traffico contenitori con 21.857 teu a banchina e quello ro-ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%). Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale, Mario Sommariva, nel valutare i segnali di questo trimestre positivo, ha sottolineato che: La Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un porto in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende.



Segnali di recupero per La Spezia

Nel primo trimestre il **porto** della **Spezia** ha mostrato importanti segnali di recupero, movimentando un totale di 328.268 TEU, con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell' anno scorso. Nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni hanno raggiunto 121 mila TEU complessivi, con un incremento del 31,6% sul marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione continua la crescita del traffico diretto 'gateway' che è stato pari a 313.839 TEU (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 TEU (-56%). Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90mila TEU movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1%) e 2.068 treni inoltrati (+8,3%). I dati complessivi dei volumi movimentati, per il **porto** di **La Spezia** sono pari a 3.170.097 tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell' 8,5% a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell' impianto di Panigaglia e della centrale Enel. Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54 %. Segnali decisamente positivi anche per Marina di Carrara dove, in particolare tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate. Significativo, da questo punto di vista, il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che registrano un incremento del 2,9%. Il primo trimestre è in crescita del 3,6% con 726mila tonnellate complessive movimentate. In crescita rilevante con il 9,4% il traffico contenitori con 21.857 TEU a banchina e quello ro-ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%). Il presidente Mario Sommariva nel valutare questi segnali, ha sottolineato che: 'La **Spezia**, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un **porto** in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende '

di Redazione Port News



## Traffici: primo trimestre positivo per i porti della Spezia e Marina di Carrara

LA SPEZIA - Il **porto** della Spezia mostra importanti segnali di recupero, movimentando un totale di 328.268 TEU, con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Da sottolineare che nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni hanno raggiunto 121 mila TEU complessivi, con un incremento del 31,6% sul marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione continua la crescita del traffico diretto "gateway" che è stato pari a 313.839 TEU (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 TEU (-56%). Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90mila TEU movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1%) e 2.068 treni inoltrati (+8,3%). I dati complessivi dei volumi movimentati, per il **porto** di La Spezia sono pari a 3.170.097 tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell'8,5% a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell'impianto di Panigaglia e della centrale Enel. Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54%. Segnali decisamente positivi anche per Marina di Carrara dove, in particolare tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate. Significativo, da questo punto di vista, il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che registrano un incremento del 2,9%. Il primo trimestre è in crescita del 3,6% con 726mila tonnellate complessive movimentate. In crescita rilevante con il 9,4% il traffico contenitori con 21.857 TEU a banchina e quello ro-ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%). Il presidente Mario Sommariva nel valutare questi segnali, ha sottolineato che: "La Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un **porto** in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende".

The screenshot shows a news article from PrimoCanale.it. The main headline is "Traffici: primo trimestre positivo per i porti della Spezia e Marina di Carrara". The article text is partially visible, mentioning that the port of La Spezia showed important recovery signals, moving a total of 328,268 TEU, a 6.1% increase compared to the same period last year. It also notes that in March 2021, movements reached 121,000 TEU, a 31.6% increase over March 2020. The article highlights the growth of direct "gateway" traffic (+13.6%) and the decline of transshipment (-56%). It also mentions intermodal transport, with 90,000 TEU moved by rail (+15.1%) and 2,068 trains (+8.3%). The total volume for the port of La Spezia is 3,170,097 tons, down 8.5% due to a significant drop in solid and liquid bulk at the Panigaglia plant and Enel. However, non-containerized goods saw a 54% increase. Positive signals are also noted for Marina di Carrara, with a 3.6% increase in total volume to 726,000 tons, including a 9.4% rise in container traffic and a 9.8% rise in ro-ro traffic. The article concludes with a quote from President Mario Sommariva, stating that La Spezia is showing strong recovery in gateway traffic and rail movements, proving to be a healthy port and a central role for large productive areas. Marina di Carrara is also showing a strong propensity for recovery and is confident that the new Regulatory Plan will provide the development prospects the territory deserves.

## La Spezia, segnali di ripresa nel primo trimestre: crescono Teu e traffico su rotaia

La Spezia Il porto della Spezia mostra importanti segnali di recupero, movimentando un totale di 328.268 Teu, con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Da sottolineare che nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni hanno raggiunto 121 mila Teu complessivi, con un incremento del 31,6% sul marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione continua la crescita del traffico diretto gateway che è stato pari a 313.839 TEU (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 TEU (-56%). Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90mila Teu movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1%) e 2.068 treni inoltrati (+8,3%). I dati complessivi dei volumi movimentati, per il porto di La Spezia sono pari a 3.170.097 tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell'8,5% a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell'impianto di Panigaglia e della centrale Enel. Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54 %. Segnali positivi anche per Marina di Carrara dove, in particolare tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate. Significativo, da questo punto di vista, il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che registrano un incremento del 2,9%. Il primo trimestre è in crescita del 3,6% con 726mila tonnellate complessive movimentate. In crescita rilevante con il 9,4% il traffico contenitori con 21.857 Teu a banchina e quello ro-ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%). La Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un porto in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende, ha dichiarato il presidente Mario Sommariva.



# Shipping Italy

## La Spezia

### Traffico container: forte recupero dei porti di Spezia e Marina di Carrara sul 2020

Nel primo trimestre del 2021 il traffico complessivo del porto di La Spezia è risultato in calo rispetto al corrispondente periodo del 2020. Le movimentazioni hanno raggiunto infatti le 3.170.097 tonnellate (-8,5%), principalmente a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide per i rifornimenti dell'impianto di Panigaglia e della centrale Enel. In netta ripresa il traffico container con 328.268 Teu (+6,1%), che nel mese di marzo ha raggiunto i 121mila Teu (+31,6% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, che però era stato particolarmente colpito dagli effetti della crisi sanitaria). Nel trimestre è risultato in ulteriore crescita la quota di traffico diretto gateway (313.839 Teu, +13,6%) mentre è diminuito il trasbordo (14.429 TEU, -56%). Positivo segnala la port authority anche il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54 %, così come il trasporto intermodale, con oltre 90mila TEU movimentati nel trimestre via ferrovia (+15,1%) e 2.068 treni inoltrati (+8,3%). Complessivamente positivo l'andamento di Marina di Carrara, dove i volumi sono risultati in aumento del 3,6% per un totale di 726mila tonnellate movimentate. Nello scalo si è assistito al riaffacciarsi dei prodotti metallurgici, che hanno registrato un incremento del 2,9%. In recupero anche, con il 9,4% , il traffico contenitori con 21.857 TEU e quello ro-ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%). La Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un porto in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese ha commentato il presidente della **AdSP** Mario Sommariva, che poi ha aggiunto: Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende.



IL TURISMO GUARDA ALLE GRANDI NAVI

Ecco il nuovo porto per le crociere Ogni turista lascerà 81 euro al territorio

Resi noti i dettagli dello scalo, l'affidatario avrà la concessione per 35 anni Diritto di prelazione per Royal Caribbean pronta a investire 20 milioni

ANDREA TARRONI

RAVENNA Ventisei milioni per la stazione marittima che sarà costruita a Porto Corsini con una partnership pubblico-privata: venti milioni ce li metterà l'aggiudicatario, sei l'Autorità di sistema portuale. È stato presentato ieri il bando di concorso per la costruzione della nuova stazione crocieristica ravennate, ambito sul quale nei prossimi anni si concentreranno circa 65 milioni di investimenti.

Ad avere il diritto di prelazione per la nuova fase delle crociere raven natiche vivrebbero così un vero e proprio rinascimento sarà Royal Caribbean, che ha fatto sorgere il progetto e si candida a portare a Ravenna il proprio home-port, quindi farà partire ed arrivare le proprie tratte dalla nuova infrastruttura che sorgerà a Porto Corsini: una piattaforma da 10mila metri quadrati, su due piani. Contemporaneamente nascerà il Parco delle Dune (6 milioni a carico di Ap, un parco da 12 ettari) che nella località di riviera accoglierà i turisti nel verde e un impianto di cold-ironing, che servirà a tenere alimentate e lettricamente le navi senza l'utilizzo in moto dei propulsori. Quest'ultima infrastruttura, da 16 M WA, costerà 28 milioni e sarà anche questa realizzata con il concorso di un privato, che sarà scelto fra candidature di attori del mercato energetico. In tutto circa 65 milioni di euro per il sistema crocieristico ravennate che potrà così partire da una base, a regime del progetto, di 300mila visitatori «ma sono numeri che riteniamo possano essere rivisti in eccesso, perché una volta costruita la nuova stazione marittima- è il parere del presidente dell'Autorità portuale, Daniele Rossi. Anche altre compagnie oltre a quella che vincerà il bando, potranno portare le loro imbarcazioni a Ravenna e potranno aggiungere ulteriori traffici».

Per questo Rossi si sente di vivere «una nuova giornata storica, dopo quelle che abbiamo vissuto nei passaggi fondamentali che ci hanno portato alla firma del contratto per l'Hub portuale. Il fatto che Ravenna sarà arrivo e partenza delle tratte di Royal Caribbean è fondamentale, perché questo ci leggerà nei pacchetti turistici agli aeroporti di Rimini, Forlì e Bologna. E nella costruzione di questo percorso la Regione sta impegnandosi fortemente, come del resto Comune e Ap hanno lavorato con solida intesa nella costituzione di questo project financing». C'è grande attesa per quelle che saranno le ricadute sul territorio: si calcola che per ogni crocierista che giunge all'home port sia di 62 euro la spesa che entra nel circuito economico locale, che diventano 81 per quello in transito. Anche per ogni membro dell'equipaggio, e per ogni imbarcazione sono centinaia, sono almeno 30 euro di beneficio cadauno. Per questo il sindaco Michele De Pascale sottolinea come si sia rilevato «in gestioni positive volumi importanti di ricadute economiche, che si ridimensionavano in fasi meno felici. Con questo progetto - afferma - vogliamo superare di gran lunga le cifre pre-pandemia e siamo ben felici se dovremo gestire traffici straordinari». Per Andrea Corsini assessore a Turismo e Infrastrutture della Regione il progetto «potrà fare della Romagna un centro nevralgico per uno dei più importanti operatori di crociere al mondo. Ma non solo. Il rilancio sul mercato della infrastruttura si potrà legare anche alle collaborazioni con gli aeroporti della regione, aumentando così l'attrattività dell'intera Emilia-Romagna». I dati economici a corredo del progetto accendono l'entusiasmo delle associazioni di categoria, dei sindacati, oltre che del



presidente della Camera di Commercio, Giorgio Guberti, e di quello della proloco di Porto Corsini, Orio Rossi, che però chiede di tenere il paese coinvolto. Il termine di presentazione delle offerte è il prossimo 14 luglio per una concessione che vale, in termini economici, 220 milioni e che



## Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

---

dovrebbe veder entrare il porto in piena operatività nel 2024.

## Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

### Gli anni d'oro furono il 2011 e 2012 «Ecco perché ne vale la pena»

Allora sbarcarono 150 mila passeggeri e ognuno di loro spese mediamente 62 euro Mambelli (Ascom): «Il turismo è stato azzerato dalla pandemia, questo è il piano per la ripresa»

Nel 2011 e 2012 con il record di arrivi di crocieristi al terminal di Porto Corsini (150 -160 mila passeggeri) sul territorio sono rimasti quasi 5,5 milioni di euro nell'arco di 6 mesi. La Cruise Line International Association stima che la spesa di un crocierista 'home port' è mediamente di 62 euro, mentre di un membro di equipaggio è pari a 30. Si tratta di valori in crescita del 30% rispetto a quelli di 10 anni fa. A beneficiarne sono principalmente ristoranti, bar, negozi, chi organizza escursioni, i tour mirati ai monumenti, musei, pullman pubblici e privati, taxi e auto private.

Altre ricadute positive vengono dalla nave e interessano servizi tecnico nautici, vigilanza e controlli, rifornimento di acqua, scarico rifiuti, beni alimentari, rifornimento di carburante.

Ecco perché ieri la presentazione del progetto di rilancio complessivo del terminal crociere ha attirato tanti spettatori online, circa 70, tra presidenti di associazioni di categoria, operatori portuali, imprenditori turistici.

Terminata la presentazione del progetto, non a caso Mauro Mambelli, presidente della Confcommercio, ha preso la parola per primo parlando di "grandissima soddisfazione per il rilancio delle crociere. Il turismo è stato azzerato dalla pandemia, questo è il piano per la ripresa".

Pronte le collaborazioni con gli aeroporti, da quello di Bologna a Forlì e Rimini. «Una grande opportunità per il turismo che potrà fare della Romagna un centro nevralgico per uno dei più importanti operatori di crociere al mondo. Ma non solo. Il rilancio sul mercato della infrastruttura si potrà legare anche alle collaborazioni con gli aeroporti della regione, aumentando così l'attrattività dell'intera Emilia-Romagna» aggiunge l'assessore regionale al Turismo Andrea Corsini.

Numerose associazioni di categoria sono pronte a sedersi al tavolo per parlare di programmazione e accoglienza: da Confcommercio a Cna, da Confartigianato a Legacoop e Confindustria.

«Questi sono investimenti che generano valore per il territorio» - commenta il presidente della Camera di commercio, Giorgio Guberti. «Il sistema imprenditoriale e occupazionale può finalmente gioire per una buona notizia. Il nostro porto cresce in competitività, i lavori di sistemazione dei fondali in avamposto favoriranno certamente l'accesso alle grandi navi da crociera ma andranno a vantaggio anche del porto commerciale e industriale. In più l'utilizzo, per la prima volta, della draga ecologica di Fincantieri annunciata dal presidente Rossi, ci conferma come una delle realtà più attente alla sostenibilità».

lo. tazz.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

## Focus

### «Ma prima occorrerà risolvere il problema della viabilità»

Orio Rossi (Pro Loco Porto Corsini): «Progetto importante, ma non deve penalizzare il paese». Rossi (Adsp): «Ci ragioneremo»

L'impegno a sostenere l'investimento nel terminal crociere perché può portare benefici economici alla località, ma anche la richiesta di affrontare il problema della viabilità che verrà a crearsi con il via vai di pullman, taxi e auto private che trasportano i passeggeri verso le navi. Orio Rossi (foto), presidente della Pro Loco di Porto Corsini, lo ha spiegato ieri mattina intervenendo alla presentazione del bando di gara.

«Noi ringraziamo per l'impegno che Adsp, Comune e Regione mettono per lo sviluppo delle crociere - dice Orio Rossi -, ma c'è un problema che va affrontato e risolto. Quello del terminal è un progetto importante che la nostra comunità non può vivere come una penalizzazione».

La Pro Loco punta a una soluzione «concordata con Comune e **Autorità portuale**» e ricorda che la località «è dotata di due strade e mezzo. Una diventerà l'arteria principale, le altre due con una limitazione della velocità ai 30 km orari. Quindi occorre prevedere cosa succederà quando il terminal comincerà a essere a regime».

Contemporaneamente Orio Rossi è consapevole che «anche il paese dovrà strutturarsi, i negozi e le altre attività dovranno mettersi nelle condizioni di essere accoglienti per i crocieristi che arriveranno in zona già dal giorno precedente la crociera e che potrebbero fermarsi al ritorno».

«Punto qualificante del progetto - specifica Daniele Rossi, presidente dell'**Autorità Portuale** di Ravenna - è la sostenibilità ambientale che sarà garantita sia dall'investimento sul sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate sia da una perfetta integrazione del Parco delle Dune con il contesto cittadino locale. L'investimento nell'area verde avanzerà contemporaneamente all'ampliamento del terminal crociere. L'elettificazione delle banchine richiederà un investimento di 28 milioni che contiamo di avere dal Recovery Plan». E per salvaguardare la sostenibilità, l'Adsp intende trovare una soluzione ai problemi connessi alla viabilità: «Abbiamo davanti a noi alcuni anni per concretizzare la soluzione ai problemi di traffico, quindi possiamo ragionare sull'intervento ritenuto da tutti più opportuno».

Una soluzione potrebbe essere l'allargamento della strada che corre a fianco della pineta, allargandola, e procedendo poi con adeguate compensazioni ambientali».

E il sindaco de Pascale: «Sono consapevole che dovremo affrontare il tema della viabilità di Porto Corsini, ma preferisco occuparmi di come risolvere il problema del traffico che non avere le crociere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



**«Ma prima occorrerà risolvere il problema della viabilità»**  
Orio Rossi (Pro Loco Porto Corsini): «Progetto importante, ma non deve penalizzare il paese». Rossi (Adsp): «Ci ragioneremo»

Il sindaco de Pascale: «Sono consapevole che dovremo affrontare il tema della viabilità di Porto Corsini, ma preferisco occuparmi di come risolvere il problema del traffico che non avere le crociere».

## Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

### Obiettivo: 300mila passeggeri

*Il piano presentato da Royal Caribbean punta al salto di qualità, con un investimento di 26 milioni. Un ormeggio esterno accoglierà i modelli Oasis da 360 metri. Rossi (Adsp): «Ci saranno benefici per tutti»*

Si torna a giocare al tavolo del business delle crociere. Con una prospettiva più ampia che in passato e che guarda a tutto il Nord Adriatico. Il piano presentato da Royal Caribbean in project financing, e appena messo a bando dall' Adsp come prevede la normativa per la costruzione della nuova stazione marittima, è l' asso nella manica per un salto di qualità che non significa soltanto sostituire delle tensostrutture con un progetto firmato da un architetto. Diventare home port, cioè porto di partenza e ritorno delle crociere comporta diventare parte integrante della programmazione di Royal Caribbean o di un altro big del settore che dovesse aggiudicarsi il bando di gara.

Il presidente dell' Adsp, Daniele Rossi, è convinto che l' operazione porterà beneficio «al porto, ma anche a tante categorie economiche che da un anno sono in grande sofferenza a causa della pandemia». Quindi passa a spiegare il progetto-rilancio.

L' investimento è di 26 milioni di cui 20 della compagnia armatoriale che si aggiudicherà la gara (con Royal Caribbean che ha un diritto di prelazione) e 6 a carico dell' **Autorità portuale**, la concessione sarà di 35 anni una durata che genererà valore per 200 milioni di euro, a pieno regime sono calcolati 300mila passeggeri.

«Il nuovo terminal sarà realizzato nel contesto degli ingenti investimenti che si stanno facendo per riqualificare tutti i nostri lidi - commenta il sindaco Michele de Pascale - e in tal senso va anche l' intervento di elettrificazione delle banchine di Porto Corsini, che hanno contribuito a rendere competitiva e attrattiva l' offerta di Ravenna per Royal Caribbean, leader a livello mondiale nel settore delle crociere».

La nuova stazione marittima si svilupperà su 10mila metri quadrati e sarà su due piani con una passerella sopraelevata che consentirà ai passeggeri di passare dalla nave alla stazione marittima dove troveranno sede tutti i servizi. I fondali, da maggio, verranno approfonditi per avere 11 metri di pescaggio, che passeranno a 12 dal 2024, anno fissato per l' entrata a regime del terminal. Queste condizioni consentiranno l' attracco di navi da 300 metri, un ormeggio esterno accoglierà i modelli Oasis da 360 metri. Sono previsti 30 accosti nel 2022, 50 nel 2023 e tra i 70 e gli 80 dal 2024. «Si tratta di un investimento al quale guarda tutto il centro nord Adriatico» aggiunge Rossi.

«Non ci sono altre città, Venezia a parte - aggiunge - che possono giocare un ruolo decisivo come Ravenna nel settore croceristico».

«Con questo progetto spiega il capo dei piloti del Porto, Roberto Bunicci, da poco confermato nel suo incarico - Ravenna farà un salto di qualità a beneficio di tutta l' area adriatica. Dei lavori sui fondali ne beneficeranno tutte le navi, comprese quelle mercantili».

lo. tazz.



## Il Secolo XIX

Ravenna

### Ravenna punta sulle crociere Authority, ecco i nuovi presidenti

ALBERTO GHIARA

È pronto il bando per la realizzazione in project financing del nuovo terminal crociere di Porto Corsini, a Ravenna. Il progetto è quello presentato da Royal Caribbean, la compagnia Usa che nel giugno 2020 aveva annunciato che avrebbe spostato il suo home port da Venezia portandolo appunto a Ravenna. Il presidente dell' Authority, Daniele Rossi, punta a 300 mila crocieristi all' anno: «Per noi è un giorno storico. Può apparire inconsueto che in piena pandemia qualcuno possa pensare di impegnarsi in un così grande investimento nel mercato della crociera, ma io credo che sia esattamente quello che si debba fare per uscire da questa pandemia più forti di prima». Il progetto interessa circa 182 mila metri quadrati, in due sub-aree: la prima che riguarda i servizi all' area del terminal crociere, pari a 62 mila mq, la seconda che riguarda il verde e le attrezzature turistico ricettive (120 mila mq). L' investimento sarà realizzato in partenariato pubblico-privato) e prevede l' ottenimento della concessione per 35 anni per la gestione del servizio di imbarco-sbarco e il transito dei passeggeri, insieme alla costruzione del nuovo terminal. 26 milioni per il terminal e 30 per il cold ironing Il valore complessivo della concessione è pari a 221 milioni di euro.



Il Comitato di gestione del porto di Civitavecchia ha dato il via libera all' unanimità la delibera di adozione del piano di risanamento dell' ente, propedeutica all' approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021. La delibera si fonda su tre punti: ristrutturazione del debito e del credito dell' Authority, di ristrutturazione e riorganizzazione del personale; revisione del budget delle società di interesse economico generale. Il bilancio dell' Authority era stato bocciato alla fine dello scorso anno e il nuovo presidente, Pino Musolino, ha avviato misure per contenere le spese.

Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, ha indicato per la nomina i presidenti di cinque **Autorità di sistema portuale**. Si tratta di Fulvio Lino Di Blasio per l' Adriatico Settentrionale (Venezia), Andrea Agostinelli per Gioia Tauro, Alberto Chiovelli per la Sicilia orientale (Catania e Augusta), Ugo Patroni Griffi per l' Adriatico Meridionale (Bari e Brindisi) e Matteo Africano per l' Adriatico Centrale (Ancona). La Spezia-Carrara, primo trimestre 2021 segna una ripresa dei traffici per i porti dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale. La Spezia chiude con 328 mila teu (+6,1% rispetto allo stesso periodo del 2020, +31,6% a marzo). Prosegue soprattutto la crescita del traffico diretto (+13,6%) diminuisce il trasbordo (-56%). Complessivamente però La Spezia ha movimentato volumi per 3,1 milioni di tonnellate (-8,5%) «a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell' impianto di Panigaglia e della centrale Enel» sottolineano dall' Adsp. A Marina di Carrara, i contenitori salgono a 21 mila (+9,4%) e si riaffacciano i prodotti metallurgici (+2,9%). Complessivamente il primo trimestre si chiude a +3,6% con 726 mila tonnellate.

## Il porto di Ravenna si riqualifica e punta sulle crociere

Il **porto** di **Ravenna** punta alle crociere e lancia la riqualificazione del suo terminal dedicato alle navi per adeguarlo a un traffico previsto di potenziali 300mila passeggeri all' anno. L' obiettivo è diventare per gran parte di questi turisti un 'home port', ovvero punto di inizio e di approdo della crociera, con tutto ciò che questo comporta per il territorio in termini di soggiorni e di collaborazione anche con gli aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini. Il progetto è stato presentato oggi dall' Autorità di sistema portuale ravennate che ha pubblicato un bando ad hoc per la concessione del servizio di assistenza passeggeri e di stazione marittima. Il piano di rilancio nasce dalla proposta di Royal Caribbean Group, tra i maggiori operatori crocieristici a livello mondiale. A gara è prevista la realizzazione di una stazione marittima su un' area di circa 10mila metri quadrati, e comprende anche spazi pedonali esterni e di accesso al molo d' attracco delle navi, con un investimento in partenariato pubblico privato. Prevede l' ottenimento di una concessione per 35 anni - del valore complessivo di 221 milioni - per la gestione del servizio di imbarco e sbarco e il transito dei passeggeri nel **porto**. Accanto alla riqualificazione dell' attuale terminal navi anche quella dell' area circostante che diventerà un grande parco pubblico a beneficio dei turisti e dei cittadini.



## Ravenna: diventa home port e si dota di una nuova stazione marittima per le crociere

(FERPRESS) **Ravenna**, 20 APR L'Autorità di Sistema Portuale di **Ravenna**

vuole sviluppare il traffico crocieristico riqualificando l'attuale terminal dedicato alle navi da crociera e l'area circostante che diventerà un grande parco pubblico a beneficio dei turisti e della città. Per raggiungere questo obiettivo è stato oggi pubblicato il bando per la Concessione del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel **porto** di **Ravenna**. Un progetto strategico per un rilancio della funzione crocieristica del **porto** di **Ravenna**, che nasce dalla proposta di Royal Caribbean Group, uno dei primi operatori crocieristici a livello mondiale. Un colosso del settore con esperienza nella realizzazione e gestione di terminal crocieristici (attualmente ne gestisce 27, di 23 dei quali ha curato anche le attività di realizzazione dell'infrastruttura). Nel Mediterraneo Royal Caribbean Group è presente in 8 porti, tra i quali Venezia, Civitavecchia, La Spezia e Napoli. Dispone attualmente di 61 navi con circa 5,5 milioni di passeggeri nel 2019 e oltre 80.000 dipendenti. Il progetto a gara prevede la realizzazione di una Stazione Marittima, su un'area di circa 10.000 m2 e comprende anche spazi pedonali esterni e di accesso al molo d'attracco delle navi. L'edificio della Stazione Marittima avrà una superficie lorda di 10.000m2, disposta su due piani. L'investimento sarà realizzato in Project Financing (Partenariato Pubblico Privato) e prevede l'ottenimento della concessione per 35 anni per la gestione del servizio di imbarco/sbarco e il transito dei passeggeri nel **porto** di **Ravenna**. Il valore complessivo della concessione per i 35 anni è pari a 221 milioni di euro. A regime il nuovo Terminal accoglierà circa 300.000 passeggeri l'anno, la grande parte in HOME PORT cioè con **Ravenna** quale **porto** di inizio/fine crociera con tutto ciò che questo può significare in termini di opportunità per il territorio in relazione a soggiorni pre e post crociera in collaborazione con il sistema aeroportuale regionale, in particolare con gli Aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini. Una buona notizia per la città di **Ravenna** e per l'economia della Romagna, afferma Andrea Corsini, Assessore Turismo e Infrastrutture della Regione Emilia-Romagna. L'interesse del colosso Royal Caribbean per il nuovo terminal crociera apre importanti prospettive per il **porto** di **Ravenna** che potrà diventare uno scalo di inizio e di fine crociera, con tutto ciò che questo significa per lo sviluppo del territorio e per l'indotto turistico ed economico. Una grande opportunità per il turismo, peraltro uno dei settori più penalizzati dalle chiusure dovute all'emergenza sanitaria, che potrà fare della Romagna un centro nevralgico per uno dei più importanti operatori di crociera al mondo. Ma non solo. Il rilancio sul mercato della infrastruttura si potrà legare anche alle collaborazioni con gli aeroporti della regione, aumentando così l'attrattività dell'intera Emilia-Romagna. Siamo certi che il traffico crocieristico nel **porto** di **Ravenna**, con la realizzazione della nuova stazione marittima e l'adeguamento dei fondali del **porto** che consentirà l'ingresso delle grandi navi in sicurezza, potrà avere un significativo incremento già nei primi anni di avvio dell'attività. La realizzazione della nuova stazione marittima dedicata alle crociere nel **porto** di **Ravenna** dichiara il Sindaco Michele de Pascale farà compiere al nostro turismo un importantissimo salto di qualità. La chiave di volta sarà rappresentata dal fatto che il nostro scalo diventerà un vero e proprio home port, punto di inizio e fine crociera e non solo di transito, con evidenti ricadute economiche positive per tutto il territorio. Il nuovo terminal sarà realizzato nel contesto degli ingenti investimenti che si stanno facendo per riqualificare tutti i nostri lidi, in tal senso va anche l'intervento di elettrificazione delle banchine di **Porto Corsini**, che certamente hanno contribuito a rendere competitiva e attrattiva l'offerta di **Ravenna** per Royal Caribbean, leader





## FerPress

### Ravenna

---

a livello mondiale nel settore delle crociere. Mi piace in particolare sottolineare a questo proposito che la serietà e l'affidabilità di Royal Caribbean sono tra l'altro dimostrate dal fatto che la proposta presentata guarda con grande attenzione ai temi della sostenibilità ambientale e ha alla base un'analisi molto approfondita del contesto territoriale nel quale dovrà essere inserita; il progetto contiene infatti approfondimenti molto dettagliati sull'impatto che la presenza del terminal potrà avere sulla viabilità locale e prevede la realizzazione di un percorso alternativo che alleggerisca il traffico per raggiungere e lasciare la zona del terminal. Punto qualificante del progetto dichiara Daniele Rossi, Presidente dell'Autorità Portuale di **Ravenna** è la sostenibilità ambientale che sarà garantita sia dall'investimento sul sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate sia da una perfetta integrazione del Parco delle Dune con il contesto cittadino locale. La progettazione della nuova Stazione Marittima sarà infatti redatta in armonia con il progetto del Parco delle Dune a **Porto** Corsini, che riqualifica e valorizza l'area retrostante il terminal, e con l'obiettivo di conciliare dal punto di vista della sostenibilità ambientale le funzioni crocieristiche con il contesto urbano. L'area, per una superficie complessiva di 12 ettari sarà infatti concepita come un progetto unitario dove spazi a verde pubblico attrezzato si intrecciano a una serie di servizi e attrezzature a supporto dell'area del terminal crociere. Il punto di partenza nel ripensare a questo luogo sarà la continuità con gli elementi di naturalità che caratterizzano il sistema costiero. Al fine di garantire la sostenibilità ambientale nella gestione della Stazione Marittima, sarà realizzato un sistema di elettrificazione delle banchine che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica. Il sistema allo studio avrà la capacità di 16 MVA e sarà realizzato in Project Financing in collaborazione con importanti operatori del settore energetico.

# Il Nautilus

Ravenna

## IL PORTO DI RAVENNA DIVENTA HOME PORT E SI DOTA DI UNA NUOVA STAZIONE MARITTIMA PER LE CROCIERE

Redazione

L' Autorità di Sistema Portuale di **Ravenna** vuole sviluppare il traffico crocieristico riqualificando l' attuale terminal dedicato alle navi da crociera e l' area circostante che diventerà un grande parco pubblico a beneficio dei turisti e della città. Per raggiungere questo obiettivo è stato oggi pubblicato il bando per la 'Concessione del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel **porto di Ravenna**'. Un progetto strategico per un rilancio della funzione crocieristica del **porto di Ravenna**, che nasce dalla proposta di Royal Caribbean Group, uno dei primi operatori crocieristici a livello mondiale. Un colosso del settore con esperienza nella realizzazione e gestione di terminal crocieristici (attualmente ne gestisce 27, di 23 dei quali ha curato anche le attività di realizzazione dell' infrastruttura). Nel Mediterraneo Royal Caribbean Group è presente in 8 porti, tra i quali Venezia, Civitavecchia, La Spezia e Napoli. Dispone attualmente di 61navi con circa 5,5 milioni di passeggeri nel 2019 e oltre 80.000 dipendenti. Il progetto a gara prevede la realizzazione di una Stazione Marittima, su un' area di circa 10.000 m2 e comprende anche spazi pedonali esterni e di accesso al molo d' attracco delle navi. L' edificio della Stazione Marittima avrà una superficie lorda di 10.000m2, disposta su due piani. L' investimento sarà realizzato in Project Financing (Partenariato Pubblico Privato) e prevede l' ottenimento della concessione per 35 anni per la gestione del servizio di imbarco/sbarco e il transito dei passeggeri nel **porto di Ravenna**. Il valore complessivo della concessione per i 35 anni è pari a 221 milioni di euro. A regime il nuovo Terminal accoglierà circa 300.000 passeggeri l' anno, la grande parte in HOME PORT cioè con **Ravenna** quale **porto** di inizio/fine crociera - con tutto ciò che questo può significare in termini di opportunità per il territorio in relazione a soggiorni pre e post crociera - in collaborazione con il sistema aeroportuale regionale, in particolare con gli Aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini. 'Una buona notizia per la città di **Ravenna** e per l' economia della Romagna, afferma Andrea Corsini, Assessore Turismo e Infrastrutture della Regione Emilia-Romagna. L' interesse del colosso Royal Caribbean per il nuovo terminal crociera apre importanti prospettive per il **porto di Ravenna** che potrà diventare uno scalo di inizio e di fine crociera, con tutto ciò che questo significa per lo sviluppo del territorio e per l' indotto turistico ed economico. Una grande opportunità per il turismo, peraltro uno dei settori più penalizzati dalle chiusure dovute all' emergenza sanitaria, che potrà fare della Romagna un centro nevralgico per uno dei più importanti operatori di crociera al mondo. Ma non solo. Il rilancio sul mercato della infrastruttura si potrà legare anche alle collaborazioni con gli aeroporti della regione, aumentando così l' attrattività dell' intera Emilia-Romagna. Siamo certi che il traffico crocieristico nel **porto di Ravenna**, con la realizzazione della nuova stazione marittima e l' adeguamento dei fondali del **porto** che consentirà l' ingresso delle grandi navi in sicurezza, potrà avere un significativo incremento già nei primi anni di avvio dell' attività'. 'La realizzazione della nuova stazione marittima dedicata alle crociere nel **porto di Ravenna** - dichiara il Sindaco Michele de Pascale - farà compiere al nostro turismo un importantissimo salto di qualità. La chiave di volta sarà rappresentata dal fatto che il nostro scalo diventerà un vero e proprio home port, punto di inizio e fine crociera e non solo di transito, con evidenti ricadute economiche positive per tutto il territorio. Il nuovo terminal sarà realizzato nel contesto degli ingenti investimenti che si stanno facendo per riqualificare tutti i nostri lidi, in tal senso va anche l' intervento di elettrificazione delle banchine di



**Porto** Corsini, che certamente hanno contribuito a rendere competitiva e attrattiva l' offerta di **Ravenna** per Royal Caribbean, leader a livello mondiale nel settore

---



## Il Nautilus

### Ravenna

---

delle crociere. Mi piace in particolare sottolineare a questo proposito che la serietà e l'affidabilità di Royal Caribbean sono tra l'altro dimostrate dal fatto che la proposta presentata guarda con grande attenzione ai temi della sostenibilità ambientale e ha alla base un'analisi molto approfondita del contesto territoriale nel quale dovrà essere inserita; il progetto contiene infatti approfondimenti molto dettagliati sull'impatto che la presenza del terminal potrà avere sulla viabilità locale e prevede la realizzazione di un percorso alternativo che alleggerisca il traffico per raggiungere e lasciare la zona del terminal'. 'Punto qualificante del progetto - dichiara Daniele Rossi, Presidente dell'Autorità Portuale di **Ravenna** - è la sostenibilità ambientale che sarà garantita sia dall'investimento sul sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate sia da una perfetta integrazione del Parco delle Dune con il contesto cittadino locale. La progettazione della nuova Stazione Marittima sarà infatti redatta in armonia con il progetto del Parco delle Dune a **Porto** Corsini, che riqualifica e valorizza l'area retrostante il terminal, e con l'obiettivo di conciliare dal punto di vista della sostenibilità ambientale le funzioni crocieristiche con il contesto urbano. L'area, per una superficie complessiva di 12 ettari sarà infatti concepita come un progetto unitario dove spazi a verde pubblico attrezzato si intrecciano a una serie di servizi e attrezzature a supporto dell'area del terminal crociere. Il punto di partenza nel ripensare a questo luogo sarà la continuità con gli elementi di naturalità che caratterizzano il sistema costiero. Al fine di garantire la sostenibilità ambientale nella gestione della Stazione Marittima, sarà realizzato un sistema di elettrificazione delle banchine che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica. Il sistema allo studio avrà la capacità di 16 MVA e sarà realizzato in Project Financing in collaborazione con importanti operatori del settore energetico.'

## Porto Ravenna, 60 milioni per nuovo terminal crociere

Raoul de Forcade

Un investimento da 60 milioni , in parte in project financing , per far sì che lo scalo di Ravenna possa diventare, entro il 2024, l' home port sull' Adriatico - in grado di accogliere 300mila passeggeri l' anno - di Royal Caribbean (Rcl), la seconda compagnia al mondo nel settore delle crociere. Ma le navi cominceranno ad arrivare, Covid permettendo, già a partire dall' agosto di quest' anno. Daniele Rossi, presidente dell' Autorità di sistema portuale di Ravenna, nonché numero uno di **Assoporti**, dà ufficialmente l' avvio al bando per la realizzazione di un progetto che cambierà completamente l' aspetto dell' attuale terminal crociere. Oltre al riassetto delle banchine, infatti, il piano prevede che l' area alle spalle del terminal diventi un grande parco pubblico a beneficio dei turisti e della città. Il progetto completo, che sarà realizzato in località Porto Corsini, interessa complessivamente una superficie di circa 182mila metri quadrati . Su uno spazio di circa 62mila metri quadrati, sarà realizzata una nuova stazione marittima (che avrà una superficie lorda di 10mila metri quadrati su due piani) con i relativi servizi dedicati ai crocieristi e costruita, sottolinea Rossi, «con i migliori standard internazionali, guardando

alla sostenibilità e all' ottimizzazione energetica». Il progetto previsto per la stazione marittima, e presentato da Rcl sotto forma di partenariato pubblico privato , vale 26 milioni di euro , 20 dei quali a carico del gruppo Royal e 6 dell' Adsp di Ravenna. L' investimento prevede l' assegnazione della concessione per 35 anni relativa alla gestione del servizio di imbarco e sbarco e al transito dei passeggeri nel porto di Ravenna. Il valore complessivo della concessione, per i 35 anni, è pari a 221 milioni di euro. A regime, il nuovo terminal accoglierà circa 300mila passeggeri l' anno , in gran parte in home port, cioè con partenza e arrivo del tour crocieristico a Ravenna. Il che garantirà la permanenza in città dei crocieristi alcuni giorni prima dell' imbarco o a fine crociera. Questo, spiega Rossi, «porterà nuovo traffico al sistema aeroportuale regionale, in particolare a Bologna (ma anche a Forlì e a Rimini, ndr ), essendo i clienti di Rcl in larga misura statunitensi ed europei». La sostenibilità ambientale sarà garantita dalla realizzazione di un sistema di elettrificazione delle banchine (cold ironing) che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica, abbattendo le emissioni. Per installare questo sistema l' Adsp ha calcolato un investimento di 28 milioni. «Abbiamo chiesto al Governo - afferma Rossi - che quella somma sia finanziata attraverso il recovery plan . Ma abbiamo anche già diversi operatori del settore energetico interessati a fare un project financing. Anche in questo caso, però, il recovery ci permetterebbe di coprire meglio la quota pubblica". Altro punto qualificante del progetto, sotto il profilo della sostenibilità, è la realizzazione, tra il terminal e l' abitato della frazione di Porto Corsini, di un parco pubblico di 120mila metri quadrati . Un' area concepita con spazi verdi attrezzati che si intrecciano a una serie di servizi e attrezzature a supporto della zona del terminal crociere. Si chiamerà Parco delle dune, dice Rossi, e «sarà realizzato con un investimento di 6 milioni », da parte dell' Adsp . In passato, il turismo crocieristico a Ravenna era stato frenato dal fatto che non ci fossero i fondali adatti per le grandi navi di nuova generazione. «Ora però - chiarisce Rossi - la situazione si sta sbloccando: entro un mese ci arriverà, dall' azienda a cui è stata affidata, la progettazione definitiva per i dragaggi; e le attività di escavo , che porteranno i fondali di Ravenna a -14,5 metri, dovrebbero iniziare in estate. L' approfondimento dei fondali del terminal crociere, però, è già



in atto e lo sta portando avanti Fincantieri con una draga ecologica». Con questi interventi e la realizzazione del terminal, che dovrebbe concludersi entro 2023 ed estendersi eventualmente al 2024 per l'installazione del cold ironing, il porto di Ravenna, sostiene Rossi, «sì»



troverà nella migliore condizione logistica, a maggior ragione con la crisi del porto crocieristico di Venezia ». Intanto, conclude il presidente dell' Adsp, « ad agosto arriverà già qualche nave passeggeri e siamo certi che, a dispetto dei danni provocati dal Covid, il business delle crociere ripartirà. Ci crediamo sia noi che Rcl, che investe 20 milioni sul nuovo terminal. Guardiamo al futuro con grande fiducia».

# Informare

## Ravenna

### Al via la gara per fare del porto di Ravenna uno degli hub crocieristici di Royal Caribbean nel Mediterraneo

Il contratto di concessione avrà una durata di 35 anni L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale ha pubblicato un bando di gara per l'Affidamento in concessione mediante project financing della gestione del servizio di interesse generale di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel porto di Ravenna, ivi comprese le aree e i beni strumentali e/o accessorie, nonché delle aree per la realizzazione e gestione della nuova Stazione Marittima e degli altri beni strumentali e/o complementari alla prestazione del suddetto servizio sul Molo Crociere e aree demaniali adiacenti. L'obiettivo è di sviluppare il traffico crocieristico riqualificando l'attuale terminal dedicato alle navi da crociera e l'area circostante che - ha spiegato oggi l'ente illustrando l'iniziativa - diventerà un grande parco pubblico a beneficio dei turisti e della città. L'AdSP ha specificato che il progetto per il rilancio della funzione crocieristica del porto di Ravenna nasce dalla proposta del gruppo americano Royal Caribbean, uno dei primi operatori crocieristici a livello mondiale, che nel Mediterraneo è presente in otto porti, tra i quali Venezia, Civitavecchia, La Spezia e Napoli. Il progetto a gara prevede la

realizzazione di una Stazione Marittima su un'area di circa 10.000 metri quadri e comprende anche spazi pedonali esterni e di accesso al molo d'attracco delle navi. L'edificio della Stazione Marittima avrà una superficie lorda di 10.000 metri quadri disposta su due piani. L'investimento sarà realizzato in project financing (partenariato pubblico privato) e prevede l'ottenimento della concessione per 35 anni per la gestione del servizio di imbarco/sbarco e il transito dei passeggeri nel porto di Ravenna. Il valore complessivo della concessione quanto a fatturato complessivo del concessionario per i 35 anni d'attività è previsto essere pari a 221 milioni di euro. Secondo le attese, a regime il nuovo terminal crociere accoglierà circa 300mila passeggeri l'anno, la grande parte in home port, cioè con Ravenna quale porto di inizio/fine crociera. Si tratta - ha evidenziato l'assessore a Turismo e Infrastrutture della Regione Emilia-Romagna, Andrea Corsini - di «una buona notizia per la città di Ravenna e per l'economia della Romagna. L'interesse del colosso Royal Caribbean per il nuovo terminal crociere - ha osservato Corsini - apre importanti prospettive per il porto di Ravenna che potrà diventare uno scalo di inizio e di fine crociera, con tutto ciò che questo significa per lo sviluppo del territorio e per l'indotto turistico ed economico. Una grande opportunità per il turismo, peraltro uno dei settori più penalizzati dalle chiusure dovute all'emergenza sanitaria, che potrà fare della Romagna un centro nevralgico per uno dei più importanti operatori di crociere al mondo. Ma non solo. Il rilancio sul mercato della infrastruttura si potrà legare anche alle collaborazioni con gli aeroporti della regione, aumentando così l'attrattività dell'intera Emilia-Romagna. Siamo certi - ha concluso l'assessore - che il traffico crocieristico nel porto di Ravenna, con la realizzazione della nuova stazione marittima e l'adeguamento dei fondali del porto che consentirà l'ingresso delle grandi navi in sicurezza, potrà avere un significativo incremento già nei primi anni di avvio dell'attività». «La realizzazione della nuova stazione marittima dedicata alle crociere nel porto di Ravenna - ha concordato il sindaco di Ravenna, Michele de Pascale - farà compiere al nostro turismo un importantissimo salto di qualità. La chiave di volta sarà rappresentata dal fatto che il nostro scalo diventerà un vero e proprio home port, punto di inizio e fine crociera e non solo di transito, con evidenti ricadute economiche positive per tutto il territorio. Il nuovo terminal sarà realizzato nel contesto degli ingenti investimenti che si stanno facendo per riqualificare tutti i nostri lidi, in tal senso va anche



l'intervento di elettrificazione delle banchine di Porto Corsini, che certamente hanno contribuito a rendere competitiva e attrattiva l'offerta di Ravenna per Royal Caribbean, leader

---



## Informare

### Ravenna

---

a livello mondiale nel settore delle crociere. Mi piace in particolare sottolineare a questo proposito - ha aggiunto il sindaco - che la serietà e l'affidabilità di Royal Caribbean sono tra l'altro dimostrate dal fatto che la proposta presentata guarda con grande attenzione ai temi della sostenibilità ambientale e ha alla base un'analisi molto approfondita del contesto territoriale nel quale dovrà essere inserita; il progetto contiene infatti approfondimenti molto dettagliati sull'impatto che la presenza del terminal potrà avere sulla viabilità locale e prevede la realizzazione di un percorso alternativo che alleggerisca il traffico per raggiungere e lasciare la zona del terminal». Anche il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Daniele Rossi, ha sottolineato che la sostenibilità ambientale sarà il punto qualificante del progetto, sostenibilità - ha spiegato - «che sarà garantita sia dall'investimento sul sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate sia da una perfetta integrazione del Parco delle Dune con il contesto cittadino locale. La progettazione della nuova Stazione Marittima - ha precisato Rossi - sarà infatti redatta in armonia con il progetto del Parco delle Dune a Porto Corsini, che riqualifica e valorizza l'area retrostante il terminal, e con l'obiettivo di conciliare dal punto di vista della sostenibilità ambientale le funzioni crocieristiche con il contesto urbano. L'area, per una superficie complessiva di 12 ettari sarà infatti concepita come un progetto unitario dove spazi a verde pubblico attrezzato si intrecciano a una serie di servizi e attrezzature a supporto dell'area del terminal crociere. Il punto di partenza nel ripensare a questo luogo sarà la continuità con gli elementi di naturalità che caratterizzano il sistema costiero. Al fine di garantire la sostenibilità ambientale nella gestione della Stazione Marittima, sarà realizzato un sistema di elettrificazione delle banchine che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica. Il sistema allo studio avrà la capacità di 16 MVA e sarà realizzato in project financing in collaborazione con importanti operatori del settore energetico». Leggi le notizie in formato Acrobat Reader® . Iscriviti al servizio gratuito. Indice Prima pagina Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail

# Informazioni Marittime

## Ravenna

### Ravenna, lanciata la gara per la stazione marittima

*Su un progetto pubblico-privato di Royal Caribbean, prevede l' affidamento dei servizi passeggeri in un' area di 10 mila metri quadri in cui sorgerà anche un parco pubblico*

L' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Centro-Settentrionale ha pubblicato un bando di gara per l' affidamento in concessione mediante project financing della gestione dei servizi passeggeri della stazione marittima del porto di Ravenna, inclusa la banchina e le aree demaniali adiacenti. L' obiettivo dell' Adsp è quello di rinnovare completamente l' area trasformandola in parte in un parco pubblico da 12 ettari aperto alla città, in continuità con il progetto per il parco delle Dune di Corsini. Il progetto nasce da una proposta di Royal Caribbean, presente nei porti di Venezia, Civitavecchia, La Spezia e Napoli. Prevede un edificio di due piani e 10 mila metri quadri complessivi tra cubature interne, spazi pedonali e commerciali, oltre al molo d' attracco. Il partenariato pubblico-privato prevede una concessione di 35 anni dei servizi di imbarco, sbarco e transito, per un valore di 221 milioni di euro. La futura stazione marittima dovrebbe accogliere circa 300 mila passeggeri l' anno, la maggior parte in home port. Come ha spiegato il presidente dell' Adsp emilio-romagnola, Daniele Rossi, è previsto anche un cold ironing da 16 megawatt per le navi da crociera, l' alimentazione elettrica da terra. «L' interesse del colosso Royal Caribbean per il nuovo terminal crociera - ha osservato Corsini - apre importanti prospettive per il porto di Ravenna che potrà diventare uno scalo di inizio e di fine crociera, con tutto ciò che questo significa per lo sviluppo del territorio e per l' indotto turistico ed economico», ha affermato l' assessore al Turismo della Regione Emilia-Romagna, Andrea Corsini. - credito immagine in alto.



## Una nuova Stazione marittima per Ravenna

Giulia Sarti

RAVENNA Ravenna si candida a diventare home port del settore crociere, con la pubblicazione del bando per la concessione del servizio di assistenza ai passeggeri e della Stazione marittima. La realizzazione della struttura, un costo stimato di 26 milioni di euro, 6 dei quali investiti dalla stessa Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centro settentrionale, si affiancherà ad altre due opere come ha spiegato in conferenza stampa il presidente dell'AdSp Daniele Rossi, definendo quello di oggi un giorno storico per il porto e la città. La pubblicazione del bando è una fase del project -ha sottolineato- cioè una proposta di partenariato pubblico-privato con un operatore. Royal Caribbean che ha già presentato una proposta, rientrerà ora nei potenziali partecipanti. Il progetto di una Stazione marittima, base di inizio e fine delle crociere, che darà nuovo impulso al turismo regionale con una previsione di 300 mila crocieristi all'anno, richiederà la condivisione con le istituzioni del territorio per garantire una adeguata catena logistica dei servizi, che coinvolga porti e aeroporti regionali. Può apparire inconsueto investire su turismo e crociere nel mezzo di una pandemia che ha colpito particolarmente i due settori -aggiunge Rossi- ma credo che questo sia quello che va fatto adesso per essere pronti quando servirà. La nuova Stazione marittima, 10 mila metri quadri suddivisi su due piani, sorgerà all'ingresso dell'imboccatura del porto, Porto Corsini, e si affiancherà a un altro progetto, quello del parco delle dune, sostenuto in questo caso interamente dall'AdSp. L'aggiudicazione del bando, prevede inoltre il rilascio di una concessione di 35 anni, per un valore complessivo stimato in 220 milioni di euro. Chiuso il bando il 16 Luglio 2021, si prevede di procedere con l'aggiudicazione definitiva entro fine estate, per poi passare alla stipula del contratto entro fine anno e vedere terminati i lavori in circa due anni. Sul lato accosti, il presidente Rossi spiega che si tratterà di un percorso progressivo: il terminal inizierà a lavorare prima con una struttura provvisoria, fase nella quale prevediamo, negli anni 2022-2024 circa 30 accosti, per passare poi a 50 e, a regime con la Stazione definitiva, raggiungere i 70-80 accosti annuali. Non ultimo, nel progetto della nuova Stazione marittima rientra anche la realizzazione di un sistema di elettrificazione della banchine, in questo caso sostenuto in parte dall'Authority con un project financing, per garantire la sostenibilità ambientale della nuova struttura che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori. Per la struttura si calcola una spesa di circa 30 milioni di euro. Soddisfatto anche il sindaco della città di Ravenna Michele de Pascale che prevede per la città ampi margini di crescita perchè considerata nel Nord Est, dopo Venezia, la città d'arte adriatica con un primato indiscutibile nell'attrarre turismo.



## Ravenna, ambizioni da grandeur nelle crociere

di Redazione Port News

Sviluppare l'ampio margine di crescita di una città che dopo Venezia vanta un primato storico-culturale incredibile. Rilanciare lo scalo attraverso una migliore strutturazione dei servizi crocieristici e arrivare a movimentare a regime almeno 330 mila passeggeri all'anno. L'AdSP del porto di Ravenna ha dato stamani ufficialmente avvio al bando per la realizzazione di un progetto che cambierà completamente l'aspetto dell'attuale terminal crociere. Il bando pone a base di gara la proposta di gestione del terminal crociere di Porto Corsini presentato ad agosto del 2020 dalla compagnia crocieristica Royal Caribbean e approvato dal Comitato di Gestione a fine anno. Nel progetto è previsto un importante investimento per la realizzazione e gestione di una nuova stazione marittima, a fronte di una concessione di trentacinque anni. Il nuovo terminal crociere consentirà allo scalo di svolgere operazioni di 'homeport' in collaborazione con l'Aeroporto di Bologna e con quelli di Rimini e Forlì. E' stato il presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Daniele Rossi, a illustrare il progetto, che prevede la realizzazione di una Stazione Marittima da 10.000 metri quadrati più un'area da 60.000 metri quadrati dedicati ai servizi connessi (parcheggi, aree riservate alla movimentazione dei mezzi). La nuova infrastruttura sorgerà all'imboccatura del porto di Ravenna, in località Porto Corsini e avrà un costo complessivo di 26 milioni di euro, di cui 20 a carico del privato e 6 invece a carico dell'Autorità di Sistema Portuale. Come già sottolineato, si tratta di una proposta di project financing presentata da Royal Caribbean, che parteciperà alla gara con la qualifica di promoter, esercitando il diritto di prelazione nel caso in cui all'esito della stessa non risultasse aggiudicatario. Sulla base delle stime fornite da Rossi, la concessione ha un valore stimato di 220 milioni di euro. La facility verrà completata in due anni, nel frattempo il terminal funzionerà con una struttura provvisoria. Le attività di dragaggio consentiranno al porto di avere già nel 2022 fondali da 11 metri. L'obiettivo è di arrivare ad avere 12 metri di fondale entro il 2024. La previsione è di una trentina di accosti entro il 2023 per poi salire a regime a 70/80 accosti all'anno. I termini per la presentazione delle offerte si chiuderanno il 16 di luglio. L'aggiudicazione definitiva è prevista per la fine dell'Estate. Collegato al progetto è l'intervento di realizzazione, completamente a carico dell'AdSP, di un'area verde da 120.000 mq da destinare alle attività ricreative e turistiche. Il costo si aggira attorno ai sei milioni di euro. La previsione è di avviare i lavori entro fine anno. Infine, l'AdSP prevede di avviare un nuovo Project Financing per la realizzazione di un sistema di elettrificazione delle banchine (cold ironing) che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica, abbattendo le emissioni. Il sistema allo studio avrà la capacità di 16 MVA e sarà realizzato in Project Financing in collaborazione con importanti operatori del settore energetico. Per installare questo sistema l'Adsp ha calcolato un investimento di 30 milioni di euro.

Focus Interventi Interniste News | Video Osservatorio Europeo | Menu in

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with 'Focus Interventi Interniste News | Video Osservatorio Europeo' and social media icons. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Migliore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. A search bar is visible on the right. The main content area features a large image of a port facility and a headline: 'Nuovo terminal crociere da 26 mln di euro Ambizioni da grandeur per Ravenna'. Below the headline is a sub-headline 'di Redazione Port News'. To the right of the main article is a sidebar with various categories: Ambiente, Autorità Portuali, Container, Crociera, Coronavirus, Cura del ferro, Darsena Europa, Commercio ESPO Europa, Fregatissimo, GNL, Infrastrutture, Innovazione tecnologica, Lavoro portuale, Logistica Portuale, Porto di Livorno, Porto di Piombino, Riforma portuale, Dario Ruffalo, Liquido, Misure solide, Servizi, Shipping, Stato di Livorno, Terminali, Traffici.

Ambizioni da grandeur per Ravenna

di Redazione Port News

Sviluppare l' ampio margine di crescita di una città che dopo Venezia vanta un primato storico-culturale incredibile. Rilanciare lo scalo attraverso una migliore strutturazione dei servizi crocieristici e arrivare a movimentare a regime almeno 330 mila passeggeri all' anno, ponendosi come punto di riferimento nell' ambito dell' Alto Adriatico. L' AdSP del porto di Ravenna ha dato stamani ufficialmente avvio al bando per la realizzazione di un progetto che cambierà completamente l' aspetto dell' attuale terminal crociere. Il bando pone a base di gara la proposta di gestione del terminal crociere di Porto Corsini presentato ad agosto del 2020 dalla compagnia crocieristica Royal Caribbean e approvato dal Comitato di Gestione a fine anno. La compagnia di navigazione parteciperà alla gara con la qualifica di promoter, esercitando il diritto di prelazione nel caso in cui all' esito della stessa non risultasse aggiudicataria. Sulla base delle stime fornite da Rossi, la concessione, della durata di 35 anni, ha un valore stimato di 220 milioni di euro. La Stazione Marittima avrà due piani e un' estensione di 10.000 metri quadrati (5.000 mq a piano), cui si collegherà un' area da 60.000 metri quadrati dedicata ai servizi connessi (parcheggi, aree riservate alla movimentazione dei mezzi). La nuova infrastruttura sorgerà all' imboccatura del porto di Ravenna, in località Porto Corsini e avrà un costo complessivo di 26 milioni di euro, di cui 20 a carico del privato e 6 invece a carico dell' Autorità di Sistema Portuale. La facility verrà completata in due anni, nel frattempo il terminal funzionerà con una struttura provvisoria. Le attività di dragaggio consentiranno al porto di avere già nel 2022 fondali da 11 metri. L' obiettivo è di arrivare ad avere 12 metri di fondale entro il 2024. La previsione è di una trentina di accosti entro il 2023 per poi salire a regime a 70/80 accosti all' anno. I termini per la presentazione delle offerte si chiuderanno il 16 di luglio. L' aggiudicazione definitiva è prevista per la fine dell' Estate. Collegato al progetto è l' intervento di realizzazione, completamente a carico dell' AdSP, di un' area verde da 120.000 mq da destinare alle attività ricreative e turistiche. Il costo si aggira attorno ai sei milioni di euro. La previsione è di avviare i lavori entro fine anno. Infine, l' AdSP prevede di avviare un nuovo Project Financing per la realizzazione di un sistema di elettrificazione delle banchine ( cold ironing ) che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica, abbattendo le emissioni. Il sistema allo studio avrà la capacità di 16 MVA e sarà realizzato in Project Financing in collaborazione con importanti operatori del settore energetico. Per installare questo sistema l' Adsp ha calcolato un investimento di 30 milioni di euro.



## Ravenna scommette sulle crociere: 300mila turisti all' anno e un nuovo 'Parco delle dune'

*Il sindaco: "La chiave di volta sarà rappresentata dal fatto che il nostro scalo diventerà un vero e proprio home port, punto di inizio e fine crociera e non solo di transito, con evidenti ricadute economiche positive per tutto il territorio"*

Ravenna punta tutto sulle crociere con un colossale investimento. L' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Ravenna ha deciso di sviluppare il traffico crocieristico riqualificando l' attuale terminal dedicato alle navi da crociera e l' area circostante, che diventerà un grande parco pubblico a beneficio dei turisti e della città. Per raggiungere questo obiettivo è stato pubblicato martedì il bando per la "Concessione del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel porto di Ravenna". Un progetto strategico per un rilancio della funzione crocieristica del porto di Ravenna che nasce dalla proposta di Royal Caribbean Group, uno dei primi operatori crocieristici a livello mondiale. Un colosso del settore con esperienza nella realizzazione e gestione di terminal crocieristici (attualmente ne gestisce 27, di 23 dei quali ha curato anche le attività di realizzazione dell' infrastruttura). Il progetto a gara prevede la realizzazione di una Stazione Marittima, su un' area di circa 10.000 metri quadri, e comprende anche spazi pedonali esterni e di accesso al molo d' attracco delle navi. L' edificio della Stazione Marittima avrà una superficie lorda di 10.000 metri quadri disposta su due piani. A regime il nuovo Terminal accoglierà circa 300.000 passeggeri l' anno, la grande parte in 'home port' cioè con Ravenna quale porto di inizio/fine crociera - con tutto ciò che questo può significare in termini di opportunità per il territorio in relazione a soggiorni pre e post crociera - in collaborazione con il **sistema** aeroportuale regionale, in particolare con gli Aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini. Il progetto, che sarà realizzato a Porto Corsini, interessa complessivamente una superficie di circa 182.000 metri quadri suddiviso in due sub-aree: la prima che riguarda i servizi all' area del terminal crociera, pari a circa 62.000 metri quadri; la seconda riguarda il verde e le attrezzature turistico ricettive, pari a circa 120.000 metri quadri, con la realizzazione appunto del Parco delle Dune. "Punto qualificante del progetto - dichiara Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità Portuale** di Ravenna - è la sostenibilità ambientale, che sarà garantita sia dall' investimento sul **sistema** di 'Cold Ironing' (alimentazione elettrica delle navi ormeggiate) sia da una perfetta integrazione del Parco delle Dune con il contesto cittadino locale". "La realizzazione della nuova stazione marittima dedicata alle crociere nel porto di Ravenna - aggiunge il sindaco Michele de Pascale - farà compiere al nostro turismo un importantissimo salto di qualità. La chiave di volta sarà rappresentata dal fatto che il nostro scalo diventerà un vero e proprio home port, punto di inizio e fine crociera e non solo di transito, con evidenti ricadute economiche positive per tutto il territorio. Il nuovo terminal sarà realizzato nel contesto degli ingenti investimenti che si stanno facendo per riqualificare tutti i nostri lidi; in tal senso va anche l' intervento di elettrificazione delle banchine di Porto Corsini, che certamente hanno contribuito a rendere competitiva e attrattiva l' offerta di Ravenna per Royal Caribbean. Mi piace in particolare sottolineare a questo proposito che la serietà e l' affidabilità di Royal Caribbean sono tra l' altro dimostrate dal fatto che la proposta presentata guarda con grande attenzione ai temi della sostenibilità ambientale e ha alla base un' analisi molto approfondita del contesto territoriale nel quale dovrà essere inserita; il progetto contiene infatti approfondimenti molto dettagliati sull' impatto che la presenza del terminal potrà avere sulla viabilità locale e prevede la realizzazione di un percorso alternativo che alleggerisca il traffico per raggiungere e lasciare la zona del terminal". "Una buona notizia per la città di Ravenna e per l' economia della Romagna - afferma Andrea Corsini,

**Ravenna Today** Cronaca

### Ravenna scommette sulle crociere: 300mila turisti all'anno e un nuovo 'Parco delle dune'

Il sindaco: "La chiave di volta sarà rappresentata dal fatto che il nostro scalo diventerà un vero e proprio home port, punto di inizio e fine crociera e non solo di transito, con evidenti ricadute economiche positive per tutto il territorio"

**1** **2** **3** **4**

**I più letti di oggi**

1. **Comunicazione** **2** **3** **4**

2. **3** **4**

3. **4**

4. **1** **2** **3** **4**

**Il progetto a gara prevede la realizzazione di una nuova struttura, muraria di circa 10.000 metri quadri, e comprende anche spazi pedonali esterni e di accesso al molo d'attracco delle navi. L'edificio della Stazione Marittima avrà una superficie lorda di 10.000 metri quadri disposta su due piani. A regime il nuovo Terminal accoglierà circa 300.000 passeggeri l'anno, la grande parte in 'home port' cioè con Ravenna quale porto di inizio/fine crociera - con tutto ciò che questo può significare in termini di opportunità per il territorio in relazione a soggiorni pre e post crociera - in collaborazione con il sistema aeroportuale regionale, in particolare con gli aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini. Il progetto, che sarà realizzato a Porto Corsini, interessa complessivamente una superficie di circa 182.000 metri quadri suddiviso in due sub-aree: la prima che riguarda i servizi all'area del terminal crociera, pari a circa 62.000 metri quadri, la seconda riguarda il verde e le attrezzature turistico ricettive, pari a circa 120.000 metri quadri, con la realizzazione appunto del Parco delle Dune.**

**News** **Attualità** **Arredatori** **Comunicazione** **Conoscenza** **Curiosità** **Diari** **Divulgazione** **Esclusivi** **Giustizia** **Interviste** **Lettere** **Libri** **Moda** **Politica** **Religione** **Salute** **Scienze** **Sport** **Tecnologia** **Turismo** **Viaggi** **Web** **World** **Yacht**

**"Punto qualificante del progetto - dichiara Daniele Rossi, presidente dell' Autorità Portuale di Ravenna - è la sostenibilità ambientale, che sarà garantita sia dall' investimento sul sistema di 'Cold Ironing' (alimentazione elettrica delle navi ormeggiate) sia da una perfetta integrazione del Parco delle Dune con il contesto cittadino locale". "La realizzazione della nuova stazione marittima dedicata alle crociere nel porto di Ravenna - aggiunge il sindaco Michele de Pascale - farà compiere al nostro turismo un importantissimo salto di qualità. La chiave di volta sarà rappresentata dal fatto che il nostro scalo diventerà un vero e proprio home port, punto di inizio e fine crociera e non solo di transito, con evidenti ricadute economiche positive per tutto il territorio. Il nuovo terminal sarà realizzato nel contesto degli ingenti investimenti che si stanno facendo per riqualificare tutti i nostri lidi; in tal senso va anche l' intervento di elettrificazione delle banchine di Porto Corsini, che certamente hanno contribuito a rendere competitiva e attrattiva l' offerta di Ravenna per Royal Caribbean. Mi piace in particolare sottolineare a questo proposito che la serietà e l' affidabilità di Royal Caribbean sono tra l' altro dimostrate dal fatto che la proposta presentata guarda con grande attenzione ai temi della sostenibilità ambientale e ha alla base un' analisi molto approfondita del contesto territoriale nel quale dovrà essere inserita; il progetto contiene infatti approfondimenti molto dettagliati sull' impatto che la presenza del terminal potrà avere sulla viabilità locale e prevede la realizzazione di un percorso alternativo che alleggerisca il traffico per raggiungere e lasciare la zona del terminal". "Una buona notizia per la città di Ravenna e per l' economia della Romagna - afferma Andrea Corsini,**



# Ravenna Today

## Ravenna

---

Regione Emilia-Romagna - L'interesse del colosso Royal Caribbean per il nuovo terminal crociere apre importanti prospettive per il porto di Ravenna, che potrà diventare uno scalo di inizio e di fine crociera. Una grande opportunità per il turismo, peraltro uno dei settori più penalizzati dalle chiusure dovute all'emergenza sanitaria, che potrà fare della Romagna un centro nevralgico per uno dei più importanti operatori di crociera al mondo. Ma non solo: il rilancio sul mercato della infrastruttura si potrà legare anche alle collaborazioni con gli aeroporti della regione, aumentando così l'attrattività dell'intera Emilia-Romagna. Siamo certi che il traffico crocieristico nel porto di Ravenna, con la realizzazione della nuova stazione marittima e l'adeguamento dei fondali del porto che consentirà l'ingresso delle grandi navi in sicurezza, potrà avere un significativo incremento già nei primi anni di avvio dell'attività". Per la nuova Stazione Marittima è previsto un investimento da 26 milioni di euro: 20 milioni da parte di Royal Caribbean Group e 6 da parte dell'**Autorità di Sistema portuale** di Ravenna. L'investimento sarà realizzato in project financing (partenariato pubblico privato) e prevede l'ottenimento della concessione per 35 anni per la gestione del servizio di imbarco/sbarco e il transito dei passeggeri nel porto di Ravenna, insieme alla costruzione di un nuovo Terminal Crociere. Il valore complessivo della concessione per i 35 anni è pari a 221 milioni di euro. La progettazione della nuova Stazione Marittima sarà redatta in armonia con il progetto del Parco delle Dune a Porto Corsini, che riqualifica e valorizza l'area retrostante il terminal e che sarà realizzato dall'**Autorità di Sistema Portuale** con l'obiettivo di conciliare dal punto di vista della sostenibilità ambientale le funzioni crocieristiche con il contesto urbano. L'area, per una superficie complessiva di 12 ettari, sarà infatti concepita come un progetto unitario dove spazi a verde pubblico attrezzato si intrecciano a una serie di servizi e attrezzature a supporto dell'area del terminal crociere. Il punto di partenza nel ripensare a questo luogo sarà la continuità con gli elementi di naturalità che caratterizzano il **sistema** costiero. Costo dell'investimento di 6 milioni di euro interamente a carico dell'**Autorità portuale**. Al fine di garantire la sostenibilità ambientale nella gestione della Stazione Marittima, sarà realizzato un **sistema** di elettrificazione delle banchine (Cold Ironing) che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica. Il **sistema** allo studio avrà la capacità di 16 MVA e sarà realizzato in project financing in collaborazione con importanti operatori del settore energetico. Il tutto per un investimento da 28 milioni di euro. È importante distinguere le possibili ricadute a seconda che si tratti di un homeport o un porto di transito/scalo, dove la nave si ferma in porto per una certa quantità di ore prima di ripartire per la seguente destinazione dell'itinerario. La stima di spesa per un crocierista home port è di 62 euro, quella di un crocierista in transito di 81 euro, mentre la spesa per ogni membro dell'equipaggio è di 30 euro (fonte Clia Cruise lines international association). Per quanto riguarda le opportunità di lavoro, saranno necessari piloti e ormeggiatori per i servizi tecnico-nautici, personale di vigilanza e controlli di sicurezza per i servizi terminalistici, fornitura di beni e servizi alla nave (acqua, smaltimento rifiuti, provviste alimentari), servizi per accoglienza passeggeri ed equipaggio e bunkeraggio. Negli scorsi anni, il turismo crocieristico ravennate è stato frenato a causa dei fondali, non adatti per le grandi navi di nuova generazione. "Prevediamo di arrivare già nel 2022 a un approfondimento di 11 metri di fondale, destinati poi a crescere progressivamente con i lavori di dragaggio: con la conclusione della seconda fase del progetto hub si arriverà a 14,50, con la prima a 12,50 - precisa il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** Daniele Rossi - Questo vuol dire poter accogliere navi da crociera di 300 metri di lunghezza, ma stiamo valutando anche la possibilità di ospitare navi da 360 metri della classe 'Oasis'; anche questo è ancora in fase di verifica. La previsione di accosti è anch'essa progressiva: nel 2022-2023-2024 si parla di una trentina per poi salire a 50 accosti negli anni successivi e arrivare a regime con flusso medio di 300 mila passeggeri e circa 70-80 accosti". Il bando si chiuderà il 16 luglio, dopodiché partirà il percorso di aggiudicazione - continua Rossi - Riteniamo che l'aggiudicazione definitiva possa essere fatta a fine estate/inizio autunno, in modo da procedere alla stipula del contratto e alla consegna delle aree al concessionario entro fine anno, così da iniziare i

lavori di realizzazione dell' opera nei successivi 2 anni (per la realizzazione del terminal sono necessari 24 mesi). Per quanto riguarda il Parco delle dune, nello stesso periodo contiamo di chiudere la conferenza dei servizi prima

---



## Ravenna Today

### Ravenna

---

dell'estate: il bando di gara è praticamente pronto, lo assegneremo entro fine anno e poi ci vorranno due anni per la realizzazione". "Abbiamo davvero bisogno delle crociere. Questo è un porto che andrà a servire tutta la regione, perché non c'è niente di uguale in Emilia-Romagna. Dobbiamo crederci - commenta Mauro Mambelli, presidente di Confcommercio Ravenna - Ci sono stati abbellimenti in Darsena, il nuovo ponte Teodorico ha un impatto molto bello, quindi questo è qualcosa di positivo a 360 gradi. Abbiamo tante possibilità e tanta strada da percorrere ancora, tanta ne abbiamo già percorsa, sono sicuro che ci porterà al successo. Ora abbiamo davvero bisogno di risalire questa china: il comparto turismo, ma anche l'economia del commercio e dell'artigianato, è a terra, e di solito quando si riparte si riparte alla grande. A piccoli passi si riparte, per poi non tornare più in dietro, speriamo, con i vaccini". "La concessione di 35 anni è un progetto di grandissima lungimiranza - aggiunge Andrea de Murtas di Confartigianato Ravenna - Ravenna e l'Emilia Romagna meritano un terminal crociere di questo tipo, al di là delle storture degli altri. Un progetto bellissimo". "Questo investimento - commenta invece il commissario straordinario della Camera di commercio di Ravenna Giorgio Guberti - consentirà di sviluppare un progetto di rilevanza strategica per tutto il nord adriatico, e i lavori di approfondimento dei fondali, oltre a garantire l'ingresso delle grandi navi in sicurezza, andranno a beneficio del porto nel suo insieme e dell'economia del nostro territorio. Inoltre 35 anni di concessione, 300mila passeggeri a pieno regime, il terminal scelto come home port, quindi con l'arrivo dei turisti già nella giornata precedente, il coinvolgimento degli aeroporti regionali sono tutti fattori che favoriranno un salto di qualità del nostro turismo e la crescita della competitività del territorio. Nella giusta direzione anche la gestione della stazione di cold ironing che consentirà alle navi di essere alimentate da terra elettricamente evitando di mantenere i propulsori accesi durante la sosta. Turismo, sviluppo e sostenibilità ambientale devono essere un insieme imprescindibile, soprattutto per un territorio come quello ravennate che si pone come punto di riferimento per la transizione energetica e l'innovazione. Un ringraziamento ad **Autorità portuale** di Ravenna, Comune di Ravenna e alla Regione Emilia-Romagna per l'impegno profuso nel sostenere il progetto, strategico per un rilancio della funzione crocieristica del porto di Ravenna e per lo sviluppo economico dell'intera regione". "Questo progetto, lodevole, deve però tenere conto che viene fatto a ridosso di una comunità (quella di Porto Corsini) che non può subire un effetto penalizzante - puntualizza il presidente della Pro Loco di Porto Corsini Orio Rossi - 300mila passeggeri all'anno mediamente vuol dire 120-150 navi: il presidente Rossi ha già accennato a un progetto per trovare una soluzione all'inquinamento prodotto elettrificando le banchine, ma questi 300mila passeggeri produrranno anche un effetto medio di 6000 pullman che dovranno attraversare Porto Corsini. Noi non soffriamo per il poco verde nella nostra località, ma soffriamo per la viabilità, per cui poniamo l'attenzione su questo: tutti assieme si dovrà trovare soluzioni affinché un paese con due vie e mezzo gestisca il tutto in maniera sostenibile". "Siamo consapevoli di questo problema e abbiamo già discusso a lungo con l'amministrazione comunale, troveremo la soluzione più adeguata - replica il presidente Rossi - L'incremento dei passeggeri sarà progressivo: avremo 300mila passeggeri solo quando la stazione sarà a regime, e ci vorrà ancora qualche anno. Nel frattempo discuteremo con gli abitanti di Porto Corsini per trovare soluzioni per la viabilità. Non escludo che la soluzione migliore sarebbe allargare la strada che corre a fianco della pineta rubando un po' di spazio alla stessa pineta, ovviamente con un'opera di compensazione ambientale più che ripagante... Le soluzioni comunque dovranno essere studiate e condivise".

## Ravenna rilancia con le crociere e la creazione di un grande parco pubblico -

vorlandi

(Shutterstock.com) Turismo: il porto di Ravenna diventa home port e si dota di una nuova Stazione Marittima L' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna vuole sviluppare il traffico crocieristico riqualificando l' attuale terminal dedicato alle navi da crociera e l' area circostante che diventerà un grande parco pubblico a beneficio dei turisti e della città. Per raggiungere questo obiettivo è stato oggi pubblicato il bando per la 'Concessione del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel porto di Ravenna'. Un progetto strategico per un rilancio della funzione crocieristica del porto di Ravenna, che nasce dalla proposta di Royal Caribbean Group, uno dei primi operatori crocieristici a livello mondiale. Un colosso del settore con esperienza nella realizzazione e gestione di terminal crocieristici (attualmente ne gestisce 27, di 23 dei quali ha curato anche le attività di realizzazione dell' infrastruttura). Nel Mediterraneo Royal Caribbean Group è presente in 8 porti, tra i quali Venezia, Civitavecchia, La Spezia e Napoli. Dispone attualmente di 61navi con circa 5,5 milioni di passeggeri nel 2019 e oltre 80.000 dipendenti. Il progetto a gara prevede la realizzazione di una Stazione Marittima, su un' area di circa 10.000 m2 e comprende anche spazi pedonali esterni e di accesso al molo d' attracco delle navi. L' edificio della Stazione Marittima avrà una superficie lorda di 10.000m2, disposta su due piani. L' investimento sarà realizzato in Project Financing (Partenariato Pubblico Privato) e prevede l' ottenimento della concessione per 35 anni per la gestione del servizio di imbarco/sbarco e il transito dei passeggeri nel porto di Ravenna. Il valore complessivo della concessione per i 35 anni è pari a 221 milioni di euro. A regime il nuovo Terminal accoglierà circa 300.000 passeggeri l' anno, la grande parte in home port cioè con Ravenna quale porto di inizio/fine crociera - con tutto ciò che questo può significare in termini di opportunità per il territorio in relazione a soggiorni pre e post crociera - in collaborazione con il **sistema** aeroportuale regionale, in particolare con gli Aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini. 'Una buona notizia per la città di Ravenna e per l' economia della Romagna, afferma Andrea Corsini , Assessore Turismo e Infrastrutture della Regione Emilia-Romagna. L' interesse del colosso Royal Caribbean per il nuovo terminal crociera apre importanti prospettive per il porto di Ravenna che potrà diventare uno scalo di inizio e di fine crociera, con tutto ciò che questo significa per lo sviluppo del territorio e per l' indotto turistico ed economico. Una grande opportunità per il turismo, peraltro uno dei settori più penalizzati dalle chiusure dovute all' emergenza sanitaria, che potrà fare della Romagna un centro nevralgico per uno dei più importanti operatori di crociera al mondo. Ma non solo. Il rilancio sul mercato della infrastruttura si potrà legare anche alle collaborazioni con gli aeroporti della regione, aumentando così l' attrattività dell' intera Emilia-Romagna. Siamo certi che il traffico crocieristico nel porto di Ravenna, con la realizzazione della nuova stazione marittima e l' adeguamento dei fondali del porto che consentirà l' ingresso delle grandi navi in sicurezza, potrà avere un significativo incremento già nei primi anni di avvio dell' attività'. 'La realizzazione della nuova stazione marittima dedicata alle crociere nel porto di Ravenna - dichiara il Sindaco Michele de Pascale - farà compiere al nostro turismo un importantissimo salto di qualità. La chiave di volta sarà rappresentata dal fatto che il nostro scalo diventerà un vero e proprio home port, punto di inizio e fine crociera e non solo di transito, con evidenti ricadute economiche positive per tutto il territorio. Il nuovo terminal sarà realizzato nel



contesto degli ingenti investimenti che si stanno facendo per riqualificare tutti i nostri lidi, in tal senso va anche l'intervento di elettrificazione delle banchine di Porto Corsini, che certamente hanno contribuito a rendere competitiva e attrattiva l'offerta di



## Ravenna24Ore.it

### Ravenna

---

Ravenna per Royal Caribbean, leader a livello mondiale nel settore delle crociere. Mi piace in particolare sottolineare a questo proposito che la serietà e l'affidabilità di Royal Caribbean sono tra l'altro dimostrate dal fatto che la proposta presentata guarda con grande attenzione ai temi della sostenibilità ambientale e ha alla base un'analisi molto approfondita del contesto territoriale nel quale dovrà essere inserita; il progetto contiene infatti approfondimenti molto dettagliati sull'impatto che la presenza del terminal potrà avere sulla viabilità locale e prevede la realizzazione di un percorso alternativo che alleggerisca il traffico per raggiungere e lasciare la zona del terminal'. 'Punto qualificante del progetto - dichiara Daniele Rossi, Presidente dell'**Autorità Portuale** di Ravenna - è la sostenibilità ambientale che sarà garantita sia dall'investimento sul **sistema** di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate sia da una perfetta integrazione del Parco delle Dune con il contesto cittadino locale. La progettazione della nuova Stazione Marittima sarà infatti redatta in armonia con il progetto del Parco delle Dune a Porto Corsini, che riqualifica e valorizza l'area retrostante il terminal, e con l'obiettivo di conciliare dal punto di vista della sostenibilità ambientale le funzioni crocieristiche con il contesto urbano. L'area, per una superficie complessiva di 12 ettari sarà infatti concepita come un progetto unitario dove spazi a verde pubblico attrezzato si intrecciano a una serie di servizi e attrezzature a supporto dell'area del terminal crociere. Il punto di partenza nel ripensare a questo luogo sarà la continuità con gli elementi di naturalità che caratterizzano il **sistema** costiero. Al fine di garantire la sostenibilità ambientale nella gestione della Stazione Marittima, sarà realizzato un **sistema** di elettrificazione delle banchine che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica. Il **sistema** allo studio avrà la capacità di 16 MVA e sarà realizzato in Project Financing in collaborazione con importanti operatori del settore energetico.'

## Nuovo Terminal Crociere Ravenna. Giorgio Guberti (Camera di Commercio): "Investimenti di rilevanza strategica"

Redazione

A chiusura della conferenza stampa, a cui ha partecipato il segretario generale della Camera di commercio di Ravenna Mauro Giannattasio, nel corso della quale il presidente dell' Autorità di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale Daniele Rossi ha illustrato il progetto di stazione marittima al servizio del terminal crocieristico di Porto Corsini , il project financing presentato nell' agosto scorso da Royal Caribbean, una delle più importanti compagnie armatoriali, il commissario straordinario della Camera di commercio di Ravenna Giorgio Guberti esprime la sua soddisfazione: 'Questo investimento, 26 milioni complessivi, consentirà di sviluppare un progetto di rilevanza strategica per tutto il nord adriatico, e i lavori di approfondimento dei fondali, oltre a garantire l' ingresso delle grandi navi in sicurezza, andranno a beneficio del porto nel suo insieme e dell' economia del nostro territorio'. 'Inoltre 35 anni di concessione, 300mila passeggeri a pieno regime, il terminal scelto come home port, quindi con l' arrivo dei turisti già nella giornata precedente, il coinvolgimento degli aeroporti regionali, sono tutti fattori che favoriranno un salto di qualità del nostro turismo e la crescita della competitività del territorio. Nella giusta direzione anche la gestione della stazione di cold ironing che consentirà alle navi di essere alimentate da terra elettricamente evitando di mantenere i propulsori accesi durante la sosta' sottolinea Guberti. 'Turismo, sviluppo e sostenibilità ambientale devono essere un insieme imprescindibile, soprattutto per un territorio come quello ravennate che si pone come punto di riferimento per la transizione energetica e l' innovazione. Un ringraziamento ad Autorità **portuale** di Ravenna, Comune di Ravenna e alla Regione Emilia-Romagna per l' impegno profuso nel sostenere il progetto, strategico per un rilancio della funzione crocieristica del porto di Ravenna e per lo sviluppo economico dell' intera regione' conclude Goberti.



## Ravenna "Home Port" per le crociere. 300 mila passeggeri entro il 2024. Presentato bando di gara

Redazione

Ravenna si prepara a diventare un 'home port' per il settore crocieristico. Questa mattina è stato presentato il bando di gara, nato dalla proposta di Royal Caribbean, che mira a trasformare il porto ravennate da semplice 'port of call', cioè uno scalo di passaggio, in vero e proprio capolinea delle navi, dunque porto di imbarco iniziale e sbarco finale delle tratte crocieristiche. Si tratta di un enorme progetto che promette, nel giro di qualche anno - se tutto andrà come deve andare - di moltiplicare l'impatto del turismo crocieristico sul territorio, ponendosi anche come soluzione ai problemi presentatisi nel porto di Venezia per l'attracco delle grandi navi. Foto 3 di 5 Ravenna potrebbe insomma arrivare a sostituire Venezia, quale porto di riferimento per le crociere nell'Alto Adriatico. Il progetto è frutto di una proposta di partenariato pubblico privato, avanzata dalla compagnia crocieristica Royal Caribbean, uno dei primi operatori crocieristici a livello mondiale, che già ha realizzato e gestisce terminal crocieristici (attualmente ne gestisce 27, di 23 dei quali ha curato anche le attività di realizzazione dell'infrastruttura). Nel Mediterraneo Royal Caribbean Group è presente in 8 porti, tra i quali Venezia, Civitavecchia, La Spezia e Napoli. Dispone attualmente di 61 navi con circa 5,5 milioni di passeggeri nel 2019 e oltre 80.000 dipendenti. La proposta è stata ritenuta estremamente interessante da **Autorità Portuale**, che è arrivata poi a produrre il bando di gara per realizzarla. Nel complesso, riguarderà un'area di circa 180 mila metri quadrati, dall'ingresso dell'imboccatura di porto, davanti alla località di Porto Corsini, un'area particolarmente agevole da raggiungere per le navi da crociera. Quest'area sarà suddivisa in due comparti: il primo, di circa 60 mila metri quadrati, sarà adibito a servizi. Qui sorgerà la vera e propria stazione marittima, che occuperà uno spazio di 10 mila metri quadrati, organizzati su due piani, ma anche tutta la parte relativa alla logistica, come i parcheggi, le strade di movimentazione dei mezzi ecc. Il secondo, sarà invece un enorme parco pubblico attrezzato di circa 120 mila metri quadrati, ribattezzato 'Parco delle dune', a servizio dei turisti e della cittadinanza. Per la sola parte di stazione marittima messa a bando, si parla di un investimento di 26 milioni di euro, 20 dei quali reperiti tramite il privato vincitore del bando per project financing e la restante parte quale contributo diretto di **Autorità Portuale** di Ravenna. Il project financing prevede il rilascio di una concessione valida per 35 anni per la gestione dei servizi di imbarco/sbarco e transito dei passeggeri, insieme alla costruzione del nuovo terminal. Il valore complessivo della concessione per i 35 anni è di circa 220 milioni di euro. L'intero progetto può essere però inteso come diviso in tre parti, che verranno portate avanti contemporaneamente: oltre alla realizzazione della stazione marittima di cui si è già detto, ci sono altre due opere che realizzerà **Autorità Portuale** di Ravenna in via autonoma: il Parco delle dune, un grande parco pubblico su una superficie di circa 12 ettari, tra la stazione marittima vera e propria e il paese di Porto Corsini, per un investimento di circa 6 milioni di euro. Sarà destinato ad attività turistiche e ricreative, rivolte a chi vivrà i lidi ravennati, residenti e turisti, a partire dai passeggeri delle navi da crociera. Il progetto del parco entra nella logica della compensazione ambientale, dunque di una grande area verde che sia di supporto per l'investimento nella stazione marittima, sotto il profilo ambientale. A regime il nuovo Terminal accoglierà circa 300.000 passeggeri l'anno, la grande parte in HOME PORT cioè con Ravenna quale porto di inizio/fine crociera - con tutto ciò che questo può



significare in termini di opportunità per il territorio in relazione a soggiorni pre e post crociera - in collaborazione con il sistema aeroportuale regionale, in particolare con gli Aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini. La terza parte dell'investimento riguarda ciò che in



## RavennaNotizie.it

### Ravenna

---

gergo si chiama 'cold ironing' e cioè l' elettrificazione delle due banchine di accosto delle navi, per consentire così di spegnere i motori, altamente inquinanti, in porto e continuare ad essere alimentate attraverso la rete elettrica. Si tratta di un impianto estremamente impegnativo, che va dai 16 ai 20 MWatt di potenza, con costi importanti, stimati in una 30ina di milioni di euro, ma che viene ritenuto indispensabile per assicurare l' equilibrio tra esigenze economiche e ambientali per il territorio. Questo progetto è stato candidato ai fondi del Recovery Plan ma il presidente di **Autorità Portuale** Daniele Rossi ha precisato che verrà realizzato in ogni caso , sempre puntando sul project financing e dunque con fondi in parte di **Autorità Portuale** e in parte dell' imprenditoria privata 'Può apparire inconsueto - ha commentato il presidente di **Autorità Portuale**, Daniele Rossi, presentando questo mega progetto - che, in piena pandemia, mentre proprio il settore del turismo è fortemente penalizzato, particolarmente quello delle crociere, si pensi ad investire in una progettualità di questo genere. Ma è proprio di progetti simili di cui abbiamo bisogno in questo momento: da questa pandemia usciremo più forti di prima, il Paese troverà le risorse e noi ci crediamo così tanto che abbiamo voluto anticipare i tempi, così da essere pronti per quando arriverà il momento della ripartenza vera e propria'. 'Punto qualificante del progetto - prosegue Daniele Rossi - è la sostenibilità ambientale che sarà garantita sia dall' investimento sul sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate sia da una perfetta integrazione del Parco delle Dune con il contesto cittadino locale. La progettazione della nuova Stazione Marittima sarà infatti redatta in armonia con il progetto del Parco delle Dune a Porto Corsini, che riqualifica e valorizza l' area retrostante il terminal, e con l' obiettivo di conciliare dal punto di vista della sostenibilità ambientale le funzioni crocieristiche con il contesto urbano. L' area, per una superficie complessiva di 12 ettari sarà infatti concepita come un progetto unitario dove spazi a verde pubblico attrezzato si intrecciano a una serie di servizi e attrezzature a supporto dell' area del terminal crociere. Il punto di partenza nel ripensare a questo luogo sarà la continuità con gli elementi di naturalità che caratterizzano il sistema costiero'. 'Ravenna nell' Alto Adriatico ha un ampio margine di crescita - ha sottolineato il sindaco Michele de Pascale - anche perchè dopo Venezia, che è una città conosciuta in ogni angolo del pianeta ed è il sogno di visita di qualsiasi cittadino del mondo, indiscutibilmente in tutto il NordEst in termini di città d' arte, Ravenna ha un primato indiscutibile. È evidente che di fronte ad una migliore strutturazione dei servizi crocieristici della nostra città ci sarà sicuramente una risposta incredibile in termini turistici. Esprimiamo quindi grande entusiasmo per questo progetto e ansia di vederlo presto realizzato'. 'La realizzazione della nuova stazione marittima dedicata alle crociere nel porto di Ravenna - ha dichiarato de Pascale - farà compiere al nostro turismo un importantissimo salto di qualità. La chiave di volta sarà rappresentata dal fatto che il nostro scalo diventerà un vero e proprio home port, punto di inizio e fine crociera e non solo di transito, con evidenti ricadute economiche positive per tutto il territorio. 'Il nuovo terminal sarà realizzato nel contesto degli ingenti investimenti che si stanno facendo per riqualificare tutti i nostri lidi, in tal senso va anche l' intervento di elettrificazione delle banchine di Porto Corsini, che certamente hanno contribuito a rendere competitiva e attrattiva l' offerta di Ravenna per Royal Caribbean, leader a livello mondiale nel settore delle crociere - ha sottolineato il sindaco di Ravenna -. Mi piace in particolare sottolineare a questo proposito che la serietà e l' affidabilità di Royal Caribbean sono tra l' altro dimostrate dal fatto che la proposta presentata guarda con grande attenzione ai temi della sostenibilità ambientale e ha alla base un' analisi molto approfondita del contesto territoriale nel quale dovrà essere inserita; il progetto contiene infatti approfondimenti molto dettagliati sull' impatto che la presenza del terminal potrà avere sulla viabilità locale e prevede la realizzazione di un percorso alternativo che alleggerisca il traffico per raggiungere e lasciare la zona del terminal'. Per quanto riguarda le previsioni di traffico, le stime elaborate parlano, a regime e dunque tra qualche anno, di un' aspettativa di circa 300mila passeggeri all' anno . 'Un numero importante - ha sottolineato Rossi - ma non credo definitivo, perché non tiene conto del traffico che può arrivare da tutti gli altri operatori del mondo delle crociere. Ritengo che sia suscettibile

di incrementi anche significativi'. Trattandosi di una stazione destinata a diventare base logistica, home port, l'integrazione con il sistema logistico regionale sarà fondamentale e in questo senso si sta



già lavorando con la Regione, sia per i collegamenti con gli aeroporti, primo fra tutti quello di Bologna, che col sistema ferroviario e stradale. Entusiasti tutti i referenti del mondo economico intervenuti alla presentazione del progetto, dalla Camera di Commercio, agli esponenti di Confcommercio, Confartigianato, Cna, Lega delle Cooperative. L'unico 'appuntamento' per così dire, o meglio una preoccupazione, è stata espressa dal presidente della Proloco di Porto Corsini, Orio Rossi, che ha spiegato di parlare a nome della cittadinanza, preoccupata soprattutto dal carico di traffico sulla risicata rete viaria della località. '120-150 navi all'anno - ha affermato Rossi - possiamo tradurle in circa 6mila bus che attraverseranno le nostre strade. Auspichiamo di trovare assieme al Comune e a tutte le istituzioni le soluzioni migliori per risolvere queste problematiche. Da parte nostra c'è la massima disponibilità a venire coinvolti per l'elaborazione delle opportune strategie'. Per quanto riguarda le tempistiche di realizzazione del progetto, il presidente di AP Rossi ha specificato che il bando si chiude il 16 luglio, seguirà poi l'aggiudicazione definitiva entro la fine dell'estate e l'inizio dell'autunno, in modo da poter procedere alla stipula del contratto e alla consegna delle aree all'aggiudicatario entro la fine del 2021. I lavori per la realizzazione dell'opera è previsto che coprano un periodo di 24 mesi. Contemporaneamente dovrebbero svolgersi i lavori per la realizzazione del parco, con l'assegnazione dei lavori entro l'anno e la realizzazione nei prossimi 2, in modo da vederlo realizzato per quando la stazione marittima sarà operativa. Qualche tempo in più potrà richiedere la terza parte del progetto, quella relativa all'elettrificazione delle banchine - si parla di 6-8 mesi - per via dell'attesa di risposta sulla candidatura ai fondi del Recovery Plan. Il nuovo terminal potrà ospitare a regime navi da crociera da 300 metri di lunghezza e la previsione di accosti è di partire con una trentina nei primi anni, per salire a 50 negli anni successivi e arrivare a 70-80 totali a regime. Per quel tempo - si parla del 2024 - infatti il fondale sarà stato dragato alla profondità di 12 metri. 'Si tratta però di un processo progressivo - ha concluso il presidente Rossi -. Prima di quella data la stazione funzionerà con una struttura provvisoria: nel 2022 prevediamo che il fondale possa già arrivare a 11 metri di profondità, grazie ai lavori di dragaggio dedicati all'area terminal crociere e quelli che abbiamo già messo in con l'appalto assegnato a Fincantieri, che in questo lavoro sperimenterà per la prima volta nel mercato mondiale un sistema di dragaggio nuovo, con ecodraga, che ha impatto ambientale praticamente nullo'. 'Una buona notizia per la città di Ravenna e per l'economia della Romagna - ha affermato Andrea Corsini, Assessore Turismo e Infrastrutture della Regione Emilia-Romagna- . L'interesse del colosso Royal Caribbean per il nuovo terminal crociere apre importanti prospettive per il porto di Ravenna che potrà diventare uno scalo di inizio e di fine crociera, con tutto ciò che questo significa per lo sviluppo del territorio e per l'indotto turistico ed economico. Una grande opportunità per il turismo, peraltro uno dei settori più penalizzati dalle chiusure dovute all'emergenza sanitaria, che potrà fare della Romagna un centro nevralgico per uno dei più importanti operatori di crociera al mondo. Ma non solo. Il rilancio sul mercato della infrastruttura si potrà legare anche alle collaborazioni con gli aeroporti della regione, aumentando così l'attrattività dell'intera Emilia-Romagna. Siamo certi che il traffico crocieristico nel porto di Ravenna, con la realizzazione della nuova stazione marittima e l'adeguamento dei fondali del porto che consentirà l'ingresso delle grandi navi in sicurezza, potrà avere un significativo incremento già nei primi anni di avvio dell'attività'.

## Ravenna home port di Royal Caribbean nel Med. Al via la gara per la Stazione Marittima

Ravenna L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna ha pubblicato il bando per la concessione del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima. Un progetto strategico per il rilancio del settore cruise dello scalo che nasce dalla proposta di Royal Caribbean Group, uno dei primi operatori crocieristici a livello mondiale. Un colosso del settore con esperienza nella realizzazione e gestione di terminal crocieristici (attualmente ne gestisce 27, di 23 dei quali ha curato anche le attività di realizzazione dell'infrastruttura). Nel Mediterraneo Royal Caribbean Group è presente in 8 porti, tra i quali Venezia, Civitavecchia, La Spezia e Napoli. Dispone attualmente di 61navi con circa 5,5 milioni di passeggeri nel 2019 e oltre 80.000 dipendenti. Il progetto a gara prevede la realizzazione di una Stazione Marittima, su un'area di circa 10.000 m2 e comprende anche spazi pedonali esterni e di accesso al molo d'attracco delle navi. L'edificio della Stazione Marittima avrà una superficie lorda di 10.000m2, disposta su due piani. L'investimento sarà realizzato in project financing (partenariato pubblico-privato) e prevede l'ottenimento della concessione per 35 anni per la gestione del servizio di imbarco/sbarco e il transito dei passeggeri nel porto di Ravenna. Il valore complessivo della concessione è pari a 221 milioni di euro. A regime il nuovo terminal accoglierà circa 300.000 passeggeri l'anno, la grande parte in home port, cioè con Ravenna quale porto di inizio/fine crociera con tutto ciò che questo può significare in termini di opportunità per il territorio in relazione a soggiorni pre e post crociera in collaborazione con il sistema aeroportuale regionale, in particolare con gli aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini. L'interesse del colosso Royal Caribbean per il nuovo terminal crociere apre importanti prospettive per il porto di Ravenna che potrà diventare uno scalo di inizio e di fine crociera, con tutto ciò che questo significa per lo sviluppo del territorio e per l'indotto turistico ed economico afferma Andrea Corsini, assessore Turismo e Infrastrutture della Regione Emilia-Romagna -. Una grande opportunità per il turismo, peraltro uno dei settori più penalizzati dalle chiusure dovute all'emergenza sanitaria, che potrà fare della Romagna un centro nevralgico per uno dei più importanti operatori di crociere al mondo. Ma non solo. Il rilancio sul mercato della infrastruttura si potrà legare anche alle collaborazioni con gli aeroporti della regione, aumentando così l'attrattività dell'intera Emilia-Romagna. Siamo certi che il traffico crocieristico nel porto di Ravenna, con la realizzazione della nuova stazione marittima e l'adeguamento dei fondali del porto che consentirà l'ingresso delle grandi navi in sicurezza, potrà avere un significativo incremento già nei primi anni di avvio dell'attività. La realizzazione della nuova Stazione Marittima dedicata alle crociere nel porto di Ravenna dichiara il sindaco Michele de Pascale farà compiere al nostro turismo un importantissimo salto di qualità. La chiave di volta sarà rappresentata dal fatto che il nostro scalo diventerà un vero e proprio home port, punto di inizio e fine crociera e non solo di transito, con evidenti ricadute economiche positive per tutto il territorio. Il nuovo terminal sarà realizzato nel contesto degli ingenti investimenti che si stanno facendo per riqualificare tutti i nostri lidi, in tal senso va anche l'intervento di elettrificazione delle banchine di Porto Corsini, che certamente hanno contribuito a rendere competitiva e attrattiva l'offerta di Ravenna per Royal Caribbean, leader a livello mondiale nel settore delle crociere. Punto qualificante del progetto dichiara Daniele Rossi, presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna è la sostenibilità ambientale che sarà garantita sia dall'investimento sul sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate sia da una perfetta integrazione del Parco delle Dune con il contesto cittadino locale. La progettazione della nuova Stazione Marittima sarà infatti redatta in armonia con il progetto del Parco delle Dune





## Ship Mag

### Ravenna

---

a Porto Corsini, che riqualifica e valorizza l'area retrostante il terminal. L'area, per una superficie complessiva di 12 ettari sarà infatti concepita come un progetto unitario dove spazi a verde pubblico attrezzato si intrecciano a una serie di servizi e attrezzature a supporto dell'area del terminal crociere.

## Shipping Italy

Ravenna

### **Pubblicato il bando della stazione marittima firmata' Royal Caribbean a Ravenna: 35 anni e 26 mln d'investimento**

L'**AdSP** del Mare Adriatico centro settentrionale ha pubblicato il bando per l'affidamento in concessione e la costruzione in project financing della nuova stazione marittima del terminal crociere del porto di Ravenna, che sarà realizzata sulla base della progetto presentato da Royal Caribbean Group e approvato dalla stessa authority lo scorso dicembre. Nel Mediterraneo Royal Caribbean Group è presente in 8 porti, tra i quali in Italia quelli di Venezia, Civitavecchia, La Spezia e Napoli; dispone attualmente di 61 navi con circa 5,5 milioni di passeggeri imbarcati nel 2019 e oltre 80.000 dipendenti. Gli elementi più rilevanti della procedura sono innanzitutto la durata della stessa concessione, fissata in 35 anni, e il valore della stessa. Questo importo che come da art.167 del D.Lgs. n. 50/2016 è costituito dal fatturato generato durante la durata del contratto è stimato in circa 221,6 milioni di euro, ricavi finalizzati a coprire i costi di gestione, i costi di investimento e il costo del capitale. Relativamente all'investimento, lo stesso ammonta a 19,682 milioni (più Iva) cui si sommano i costi finanziari di 1,882 milioni a carico del privato (il concessionario) e di 6 milioni a carico del pubblico (ovvero l'**AdSP**). Come chiarisce la stessa Royal Caribbean nella sua relazione, in particolare sarà a carico del concessionario l'investimento per la costruzione dell'edificio, mentre la costruzione della passerella fissa in quota sulla banchina, collegata al terminal, e le relative passerelle mobili d'imbarco (ovvero i fingers da collegare alle navi) saranno realizzati a spese dell'operatore pubblico, ovvero l'authority. Quanto alla struttura, nella stessa relazione vengono illustrate tre diverse opzioni: quella selezionata e pertanto ritenuta migliore prevede la realizzazione di un edificio su due piani da 10.000 metri quadrati di superficie lorda, con aree di imbarco e di ritiro bagagli separate e ingresso principale centrale. In particolare questa soluzione è stata preferita alle altre due per la capacità di garantire una migliore gestione dei flussi di passeggeri (separata per le due navi che potranno raggiungere il terminal) sia durante l'imbarco che lo sbarco, così come una migliore gestione dei bagagli e maggior facilità nell'approntare una segregazione delle due aree. Il termine per la presentazione delle offerte è prossimo 14 luglio. Durante la conferenza stampa di presentazione del bando, il presidente della port authority, Daniele Rossi, ha spiegato che due saranno le banchine lunghe 300 metri e in grado di accogliere navi classe Oasis of the Seas' grazie a un pescaggio del bacino d'evoluzione che sarà portato a -12 metri. Stiamo già studiando con i piloti la possibilità e le modalità per poter accogliere in futuro anche navi lunghe fino a 360 metri. Vale a dire le più grandi esistenti oggi sul mercato. Per quanto concerne gli ormeggi annui previsti saranno, solo per Royal Caribbean, una trentina nei prossimi due anni per salire poi fino a 75/80 a regime consentendo di raggiungere appunto circa 300 mila passeggeri/anno. Nel 2021, se non ci fosse stato il Covid-19 a guastare le feste, gli scali di navi da crociera programmati a Ravenna sarebbero stati 120. Tutta la documentazione del bando è consultabile a questo link. F.M.



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

### Marina di Carrara

l' economia del mare

### Porto, la ripresa c' è traffici in crescita

*Nello scalo apuano si riaffacciano i prodotti metallurgici In aumento anche la movimentazione dei container*

marina di carrara. Segnali di ripresa per i traffici nel **sistema** portuale del Mar Ligure Orientale che unisce, all' interno della stessa **Autorità di Sistema**, i porti della Spezia e di Marina di Carrara.

Per Marina di Carrara in particolare tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate.

Significativo, da questo punto di vista, il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che registrano un incremento del 2,9%.

Il primo trimestre è in crescita del 3,6% con 726mila tonnellate complessive movimentate. In crescita rilevante con il 9,4% il traffico contenitori con 21.857 container a banchina e quello ro-ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%).

Il presidente Mario Sommariva nel valutare questi segnali, ha sottolineato che: «La Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un porto in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende ».

Il porto della Spezia mostra importanti segnali di recupero, movimentando un totale di 328.268 container, con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell' anno scorso. Da sottolineare che nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni hanno raggiunto 121 mila container complessivi, con un incremento del 31,6% sul marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione continua la crescita del traffico diretto "gateway" che è stato pari a 313.839 TEU (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 TEU (-56%). Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90mila container movimentati nel trimestre. I dati complessivi dei volumi movimentati, per il porto di La Spezia sono pari a 3.170.097 tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell' 8,5% a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell' impianto di Panigaglia e della centrale Enel. Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54 %.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Viaggio nella storia del porto di Carrara

*Nel 1922 partì il progetto che avrebbe portato a una struttura simile a quella moderna. Ma i lavori furono interrotti dalla guerra*

La storia del porto di Carrara inizia nella vicina Luni, colonia fondata dai romani nel 177 a.C. La fortuna del marmo lunense dura fino alla caduta dell'impero romano. Durante l'alto medioevo, vista l'instabilità socio-politica, il porto cadde in disuso e venne interrato dai depositi fluviali. In questo periodo l'approdo principale per le barche era quello di Lavenza, ubicato probabilmente nei pressi dell'attuale torre di Castruccio. Il traffico del marmo si era notevolmente ridotto e per quattro secoli le fonti tacciono. Si ricomincia a parlare di esportazione del marmo, e quindi di trasporti navali, solo a partire dal tredicesimo secolo quando si hanno notizie del suo utilizzo in diverse strutture religiose come il duomo di Pisa, la chiesa di Orsanmichele a Firenze e il duomo di Siena. I marmi venivano trasportati nel porto di Lavenza, situato all'antica foce del Carrione, e di lì raggiungevano Firenze e Pisa, risalendo l'Arno, su barche speciali dette scafi. L'imbarco dei marmi avveniva tirando in secco le navi e caricandole poi con l'ausilio di paranchi e capre (gru mobili in legno). Nel XVIII secolo il duca di Modena Francesco D'Este sperava di ottenere una via di comunicazione diretta tra Modena e Massa e uno sbocco sul mare realizzando un porto sulla spiaggia di Lavenza. Il progetto fu affidato al famoso ingegnere francese Milet de Mureau che decise di coprire l'entrata con un molo disposto su due linee ad angolo tra loro evitando di far accumulare la sabbia in banchi. Il grandioso progetto non fu realizzato. Nel XIX secolo vedono la luce i primi pontili in legno, costruiti e progettati dall'imprenditore inglese Walton; questi pontili favorirono un aumento della quantità di marmo commerciato e della concorrenza nella produzione e nel trasporto dei blocchi. Nel 1922 iniziò il progetto che avrebbe portato a una struttura portuale simile a quella moderna ma i lavori furono interrotti a causa della guerra. Il 23 settembre del 1943 l'esercito tedesco, dopo aver occupato il porto aprì diverse brecce nella diga utilizzando delle mine; il porto divenne allora inagibile e per la ricostruzione si attese la fine della guerra.

Dal primo dopoguerra il porto di Carrara si è sviluppato fino a diventare il più importante centro commerciale mondiale di prodotti lapidei.

Il solo traffico del marmo però non basta a creare nuovi posti di lavoro, così l'autorità portuale ha ideato un progetto per ampliare la zona diportistica già presente, ma non sufficientemente estesa e sviluppata. Questo progetto ha acceso un dibattito con le associazioni ambientaliste che vedono nell'allargamento del porto una possibile duplice fonte di danno ambientale: una legata all'erosione costiera delle spiagge che vanno dalla Partaccia fino al Forte Dei Marmi, e l'altra legata al rischio idraulico alla Foce del Carrione.

Una possibile soluzione, secondo la nostra opinione, sarebbe ampliare la zona turistica riorganizzando lo spazio esistente, preservando così l'ambiente naturale.



Il commercio

# Impennata nei traffici, il porto sorride al futuro

*Buoni i numeri per la ripartenza dello scalo marinello Grandi varietà nelle merci*

CARRARA Porto, la ripartenza è servita: container e ferro trainano la ripresa. Sono numeri assolutamente positivi quelli dello scalo di Marina in questo primo trimestre del 2021. Sono tanti i fattori per sorridere guardando le movimentazioni del porto cittadino dove, in particolare, sono tornati a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate. Significativo, da questo punto di vista, il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che registrano un incremento del 2,9%. Il primo trimestre è in crescita del 3,6% con 726mila tonnellate complessive movimentate. In crescita rilevante con il 9,4% il traffico contenitori con 21.857 teu a banchina e quello ro-ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%). Un bilancio che certifica ancora di più l'importanza strategica dello scalo di Marina e fa ben sperare per il futuro.

«Marina - spiega il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Mario Sommariva - deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei. Oltre che polo per le rinfuse e i project cargo, lo scalo apuano dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende». Segnali positivi, nel frattempo, arrivano anche dall' altro scalo che costituisce l' **Autorità di sistema portuale**, quello della Spezia. Dall' altra parte del Parmignola sono stati movimentati oltre 328mila teu, con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell' anno scorso. Da sottolineare che nel solo mese di marzo si è avuto un incremento del 31,6% sul marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. I dati complessivi dei volumi movimentati, per il porto di La Spezia sono pari invece a oltre 3 milioni di tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell' 8,5% a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell' impianto di Panigaglia e della centrale Enel. Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54 %.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Tirreno

Livorno

Parla il numero uno del colosso armatoriale: ai raggi x i rapporti con il porto, con Palazzo Rosciano (e con Guerrieri)

### Grimaldi: puntiamo su Livorno «Con l' Authority? Buon clima»

L' INTERVISTA «A Livorno siamo presenti da oltre 40 anni: gioca un ruolo strategico per il nostro gruppo. Lo stiamo dimostrando con l' impiego di nuovo tonnellaggio sia per il trasporto di merci che di passeggeri verso destinazioni nazionali e internazionali».

Parte da qui Emanuele Grimaldi, numero uno del gruppo armatoriale di famiglia, un colosso con ricavi per tre miliardi di euro per raccontare cosa significa Livorno per Grimaldi e Grimaldi per Livorno. Mandando anche segnali di pacificazione.

### Lo traduca in concreto: quali sono i programmi che la vostra compagnia ha sul porto di Livorno?

«Da qualche mese vengono impiegate ben tre nuove costruzioni dell' ultima generazione di navi "green" come la Eco Valencia, Eco Barcelona e la Eco Livorno, quest' ultima recentemente battezzata nel porto labronico.

Con una capacità di carico di oltre 500 semi-rimorchi ciascuna, sono le navi ro-ro più grandi e eco-friendly al mondo e sono impiegate sulla rotta Livorno-Savona-Barcellona-Valencia. Inoltre, dallo scorso mese i nostri due cruise ferry Cruise Europa e Cruise Sardegna servono il collegamento pluri-giornaliero Livorno-Olbia-Livorno.

Sono le navi passeggeri più grandi nel Mediterraneo, con una capacità di trasporto di 3mila passeggeri, 170 camion e 215 automobili».

### E sul fronte dei traffici di auto nuove?

«Tre di queste navi sono state consegnate negli ultimi sei mesi ed un' altra in arrivo fra qualche mese, servono tutte il porto di Livorno per il trasporto di automobili e altro carico rotabile, sulla rotta Mediterraneo-Nord America. In totale, sono circa 30 le nostre navi ro/ro, con/ro, ro/pax, Pctc (porta-auto) e cruise ferry che scalano regolarmente Livorno, e che lo collegano a vari porti mediterranei, del Nord Europa, dell' Africa Occidentale e del Nord America».

### La fine dell' era della "convenzione", almeno in buona parte, segna una svolta nei rapporti Sardegna-continente: per il futuro da Livorno o da Piombino sono previsti vostri potenziamenti di linee?

«Come dicevo, i potenziamenti di linee da Livorno sono già in atto e il nostro gruppo punta a rafforzare ulteriormente la propria posizione nel porto labronico, guardando sia alle rotte nazionali che internazionali, qualora vi siano le condizioni».

### Guardando più lontano, la direttrice fra le due sponde mediterranee Sud Europa - Nord Africa potrà essere uno scenario di sviluppo possibile? Forse per un nuovo concetto di "autostrade del mare"? Di cosa c' è bisogno?

«Tra le due sponde vi è un traffico continuo di merci, nonché di passeggeri. Questi ultimi sono soprattutto cittadini nordafricani che risiedono in Europa e che optano per la nave per tornare a casa con l' auto al seguito. Il nostro Gruppo opera già da anni collegamenti marittimi tra la sponda sud del Mediterraneo e il Nord Africa, in particolare la Tunisia, il Marocco e l' Egitto, sia per il trasporto di merci che di passeggeri. Si tratta di una zona del mondo con un grande potenziale, grazie alla delocalizzazione





## Il Tirreno

Livorno

---

di varie industrie europee, una manodopera a buon mercato, l'istituzione di zone franche, ma con un'instabilità politica che ne mina lo sviluppo economico».

**Il Recovery Fund sembra guardare a un trasporto marittimo meno inquinante puntando sulla elettrificazione delle banchine. Ma Livorno ha elettrificato una banchina e l'attrezzatura è sostanzialmente inutilizzata. È vero che voi armatori sembrare puntare più su gnl e scrubber?**

«Ogni armatore segue la propria politica in ambito energetico. Il nostro gruppo ha puntato su varie tecnologie innovative per raggiungere una migliore efficienza energetica e ridurre le emissioni nocive. Per esempio, le navi della classe "Gg5g" che servono regolarmente il porto di Livorno, sono uniche nel loro genere perché dotate di innovazioni tecnologiche che le rendono le più efficienti al mondo nel loro segmento».

Ma queste sono enunciazioni di principi. Lo dimostri...

« Sono dotate di mega-batterie a litio che le permettono di raggiungere l'obiettivo di "zero emission in port": durante la sosta in banchina, le richieste di energia per le attività di bordo sono soddisfatte con la sola energia elettrica immagazzinata da queste batterie dalla potenza totale di 5 Mwh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie agli "shaft generator" e a 350 metri quadri di pannelli solari. Inoltre, queste navi hanno anche impianti di depurazione dei gas di scarico (scrubber) per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Su una flotta di circa 130 navi, attualmente 94 sono dotate di tali impianti. L'altra innovazione di queste navi è il sistema dei flussi d'aria sotto la chiglia emessi da numerosi ugelli che creano un tappeto di bolle d'aria sotto la nave, ovvero un sistema di cuscinetti pneumatici che riduce la resistenza idrodinamica all'avanzamento dello scafo e di conseguenza le emissioni nocive derivanti dal consumo di carburante.

Infine, alle navi "Gg5g" sono applicate pitture siliconiche in carena per ridurre l'attrito».

**Non sempre sono stati semplici i rapporti con l'Authority: si pensi al braccio di ferro sull'area ex Trinseo acquisita dal vostro gruppo. Adesso si è appena insediato il nuovo presidente: cosa vi attendete?**

«Con Palazzo Rosciano non ci siamo mai scontrati, anzi abbiamo sempre avuto un'ottima collaborazione.

Nel caso dell'area ex Trinseo è piuttosto Sintermar, proprietaria di detta area, ad aver fatto giustamente valere i propri diritti nelle sedi appropriate. Con l'insediamento del nuovo presidente confidiamo che l'attuale clima di collaborazione con il nostro gruppo continui e che si valuti con maggiore serenità la situazione, evitando così inutili contenziosi. E' auspicabile che vengano accompagnati nella loro crescita quei settori e clienti trainanti del porto».

**Altra patata bollente è la questione della concessione Sdt. Al centro dell'attenzione della recente inchiesta della magistratura e finita in un ricorso al Tar presentato dal nuovo presidente dell'Authority quando era alla guida della Porto 2000 prima del passaggio ai privati. Quali sono le sue valutazioni?**

«E' comprensibile che un amministratore cerchi di far valere gli interessi della società che dirige. Questi interessi di parte inevitabilmente decadranno con l'assunzione da parte di Guerrieri del suo nuovo incarico in seno all' Autorità di sistema».

**Il porto di Livorno ha bisogno di pace fra gli operatori, ha detto il presidente Guerrieri: com'è possibile arrivarci?**

«Occorre prendere coscienza di quale sia il primario interesse del porto, puntando al suo sviluppo e alla creazione di nuovi posti di lavoro, anziché continuare a difendere rendite di posizione che da sempre costituiscono un blocco allo sviluppo dei porti italiani. Confidiamo, perciò, sul forte senso di responsabilità degli organi competenti, affinché si attivino per consentire allo scalo di Livorno di raggiungere il pieno utilizzo delle aree portuali, permettendo così l'



## Il Tirreno

Livorno

---

che, si prevede, saranno generati proprio dall' utilizzo di navi del calibro delle nostre navi "Gg5g"».

--Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Analisi Darsena Europa - Il futuro del mondo che cambia

*Livorno insieme a Spezia, saranno i porti destinati naturalmente ad alimentare i mercati dell'Europa attraverso il Valico del Brennero, terzo nodo logistico, oltre Genova e Trieste, di alimentazione dei corridoi europei attraverso i collegamenti ferroviari che gravitano sul passante appenninico in corso di potenziamento - Con la Darsena Europa, Livorno mira a recuperare nuovi spazi a mare per lo sviluppo di traffici di navi di grandi dimensioni, sebbene non le 24 mila teu.*

Lucia Nappi LIVORNO - Opera strategica per la portualità nazionale, la Darsena Europa del porto di Livorno è tra le 57 opere pubbliche da commissariare, in base dell'articolo 9 del decreto Semplificazioni, da tempo bloccate per le quali, venerdì scorso, è partito l'iter di nomina dei 29 commissari straordinari che avranno il compito di accorciarne i tempi di realizzazione. La Darsena Europa, progetto di punta per lo sviluppo economico toscano, mira a recuperare nuovi spazi a mare per lo sviluppo di traffici - presumibilmente container e ro-ro - che insieme alla piattaforma logistica di terra consentirà allo scalo di Livorno di far fronte agli sviluppi del gigantismo navale, fenomeno che ha reso progressivamente obsoleti molti scali nazionali estromettendoli dalla competizione globale. I finanziamenti per la realizzazione del progetto ci sono, composti da una dotazione finanziaria pubblica di 560 milioni, 250 milioni stanziati già da tempo dalla Regione Toscana, 60 milioni dell'Autorità di Sistema Portuale e ad altri 50 del Fondo di Sviluppo e Coesione. VINCOLI SIN AI DRAGAGGI Attualmente i lavori di dragaggio sono fermi nell'attesa di ulteriori verifiche sulle condizioni dei vincoli del SIN. La prima settimana di maggio si dovrebbero conoscere i risultati delle nuove analisi dei due laboratori (Arpat e l'Università di Ancona) a cui l'AdSP si è rivolta per la verifica del livello anomalo di benzopirene rilevato sul campione di cozze (rilevatori di qualità ambientale nell'area a mare) - unica anomalia in 19 anni di analisi - come già spiegato dall'ente - per la quale il ministero della Transizione ecologica, ha momentaneamente bloccato la convocazione della Conferenza dei Servizi. Terminata questa nuova fase di controllo il ministero potrà esprimersi in modo definitivo sull'ambito della deperimetrazione dell'area SIN. Vicenda sulla quale il presidente dell'Autorità di Sistema, Luciano Guerrieri, è intervenuto a metà marzo assicurando che «non è comunque a rischio la realizzabilità del progetto». LIMITI DI ACCESSO AL PORTO E NUOVI TRAFFICI Dal 2017 l'accesso al porto era consentito alle navi fino a un massimo di 9 mila teu, limite che è stato superato il 30 marzo scorso con l'avvio di sperimentazioni e l'ingresso della prima nave dal pescaggio superiore agli 11,50 metri, la portacontainer CMA CGM Alexandra (servizio Med-Caribe) - pescaggio di 11,70 metri. Novità che nel giro di poche ore si è tradotta con importanti benefici per il porto che ha acquisito una nuova linea di traffico diretto al Terminal Darsena Toscana, il servizio settimanale Mediterraneo-Caraibi (AL6) operato da THE Alliance e Ocean Alliance, in cui Livorno sostituirà il porto di La Spezia, a partire da maggio prossimo. Altre simulazioni in atto, iniziate da ottobre scorso, da parte del terminalista Lorenzini con il socio MSC mirano a consentire allo scalo l'accesso delle navi da 11 mila Teu, come già annunciato dal terminalista in un'intervista con Corriere marittimo. VALICO DEL BRENNERO Pertanto guardando alla realizzazione della nuova Darsena, si parla di 4 anni dall'inizio dei lavori, Livorno insieme a Piombino e Spezia, saranno il gruppo dei porti destinati naturalmente ad alimentare i mercati dell'Europa attraverso il Valico del Brennero. Quale terzo nodo logistico, oltre Genova e Trieste, di alimentazione dei corridoi europei attraverso i collegamenti ferroviari che gravitano sul passante appenninico in corso di potenziamento. Parla il comandante della Corporazione dei Piloti del porto di Livorno, Simone Maggiani, La ricalibratura "light" del Progetto I servizi tecnico nautici portuali saranno i primi ad essere coinvolti dall'ampliamento delle banchine





## Corriere Marittimo

Livorno

---

e dall'arrivo di navi di maggiori dimensioni. Sul tema è intervenuto il comandante della Corporazione dei Piloti del porto di Livorno, Simone Maggiani, in un'intervista pubblicata sul sito di Fedepiloti - della quale riportiamo alcune parti - in cui parla dell'iter che ha portato alla definizione dell'attuale progetto della Darsena Europa, del coinvolgimento della categoria e dei risultati attesi. Maggiani ha spiegato che dopo un coinvolgimento iniziale solo nel 2019, quando la AdSP è arrivata alla presentazione ufficiale del progetto, la corporazione è stata coinvolta «quando i tempi di un progetto si allungano si rischia di partorire un'opera già sorpassata»- ha detto - «Abbiamo chiesto di ridefinire la nave di progetto. In sintesi, da una prima contrapposizione iniziale si è in seguito instaurato un positivo rapporto di collaborazione con tutte le parti interessate - Capitaneria di Porto e AdSP «si è giunti alla messa a punto di un progetto light»- riferendosi alla ricalibratura «degli spazi destinati all'evoluzione e all'ormeggio delle navi» - e all'ottimizzazione degli spazi nel terminal contenitori predisponendo l'ormeggio per due unità di grandi dimensioni» risultato raggiunto sia in base all'esperienza sul campo dei piloti ma anche con gli «utili suggerimenti» del comandante dei Piloti di Gioia Tauro, porto di transhipment dove fanno ingresso i giganti del mare da 24 mila teu. «Il nostro contributo, lo dico con soddisfazione è stato riscontrato nelle sessioni di sperimentazione in real time effettuate al Cetena di Genova» - «E' stato un gran gioco di squadra tra Piloti di lunga esperienza, professionisti degli altri servizi tecnici nautici (Rimorchiatori ed Ormeggiatori) e ovviamente le due autorità coinvolte Autorità Marittima e Autorità del Sistema. PROGETTO LIGHT «Il progetto ha subito negli anni diversi ridimensionamenti rispetto all'opera iniziale sia come investimento economico ma soprattutto come ampiezza dei terrapieni e piazzali delle aree a terra. Le cause delle revisioni sono state molteplici, fuori dalle mie competenze, siamo stati testimoni passivi di tutte le rivisitazioni. In questi anni le navi hanno continuato a crescere dal punto di vista delle dimensioni, avevamo già l'impressione che una volta definite le dighe esterne gli spazi acquei avrebbero dovuto essere rivisti e dimensionati per accogliere delle navi di grandezze significativamente incrementate rispetto a quelle di riferimento all'inizio del progetto nel 2012. Negli ultimi 10 anni l'economia di scala ha visto in atto la sfida del carrier globali che sono passati velocemente da navi da 8000 teu (330 metri di lunghezza e 42 larghezza alle ultra large di ultima generazione da 24000 teu (399 mt la lunghezza e 62 di larghezza). Il restyling del lay out finale della Darsena Europa è stato necessario come adeguamento ai tempi e in termini di sicurezza della navigazione per la conformità con le linee guida di riferimento. L'attuale progetto - tiene a specificare il comandante dei piloti - «alla luce delle ultime sessioni di simulazione e conseguenti variazioni di layout, che quello della Darsena Europa è un progetto moderno pressoché terminato e pronto a partire nella sua attuazione per accogliere prima possibile le navi di attuale utilizzo nel trasporto container, ovvero le navi portacontainer attualmente più grandi al mondo» - ha specificato il comandante Maggiani - Aggiungiamo noi che il progetto guarda a navi di grandi dimensioni sebbene non le ultra large da 24 mila teu. Conclude il comandante dei piloti livornesi: «Siamo molto soddisfatti del lavoro portato avanti fino ad oggi ed aver raggiunto questo ragguardevole risultato per niente scontato. Ora speriamo soltanto di non dover attendere 10 anni per la realizzazione ».

**Bacini, fatti e speranze**

LIVORNO Bacini di carenaggio, una storia che sta cominciando a rasentare l'assurdo. La ripetiamo perché, con l'arrivo del nuovo presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, dovrebbe aprirsi un capitolo nuovo almeno nelle speranze del cluster livornese sulla rapidità delle scelte concrete. Riassunto: pochi giorni prima del suo siluramento il presidente precedente Stefano Corsini aveva avuto i ringraziamenti di Paolo Vitelli, presidente del gruppo Azimut/Benetti, per aver sbloccato la gara sui bacini di carenaggio labronici. Per correttezza istituzionale aveva scritto Vitelli Corsini ha lasciato la firma della delibera al suo successore. Guerrieri è arrivato ormai da qualche settimana ed ovviamente ha trovato mille urgenze. C'è da sperare che tra queste, ci sia anche la firma della delibera sui bacini. E non solo perché i bacini servono come il pane, ma perché un po' tutti i porti maggiori del Tirreno stanno mettendo in essere la nascita di bacini di carenaggio: e chi ne ha ne vuole aggiungere altri. Da Savona a Genova, da Civitavecchia a Gioia Tauro fino a Palermo, sono tutti di corsa. Coltiviamo nel nostro piccolo, davanti a questa reale esigenza di impianti per il carenaggio, anche una speranza: che una volta finita con gli eterni e disastrosi ricorsi ai vari gradi della magistratura, Guerrieri (che ha promesso di ricercare la pace sociale in porto) riesca anche a fare un altro miracolo: trovare un accordo tra imprese vincitrici e perdenti per operare insieme sul bacino di carenaggio livornese ridotto a una rottame. È solo un sogno d'una notte di fine aprile? A.F.

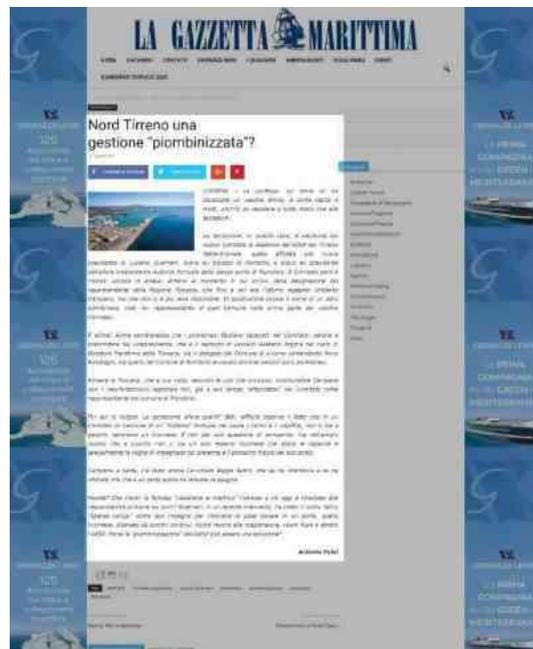


# La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

## Nord Tirreno una gestione piombinizzata?

IVORNO Lo confesso, sul tema mi ha stuzzicato un vecchio amico. E come capita a molti, anch'io so resistere a tutto meno che alle tentazioni. La tentazione, in questo caso, è costituita dal nuovo Comitato di Gestione dell'AdSP del Tirreno Settentrionale, quella affidata alla nuova presidenza di Luciano Guerrieri: bravo ex sindaco di Piombino e bravo ex presidente dell'allora indipendente Autorità Portuale dello stesso porto di Piombino. Il Comitato però è monco: ancora in attesa, almeno al momento in cui scrivo, della designazione del rappresentante della Regione Toscana, che fino a ieri era l'ottimo ingegner Umberto Campana, ma che non si è più reso disponibile. In sostituzione circola il nome di un altro piombinese, cioè l'ex rappresentante di quel Comune nella prima parte del vecchio Comitato. E allora? Allora sembrerebbe che i piombinesi facciano cappotto nel Comitato: perché a prescindere dal vicepresidente, che è il capitano di vascello Gaetano Angòra nel ruolo di Direttore Marittimo della Toscana, sia il delegato dal Comune di Livorno comandante Nerio Busdraghi, sia quello del Comune di Piombino avvocato Simone Verucci sono piombinesi. Rimane la Toscana: che a sua volta, secondo le voci che circolano, sostituirebbe Campana con il neo-funzionario regionale Poli, già a suo tempo affacciato nel Comitato come rappresentante del comune di Piombino. Fin qui le notizie. La tentazione allora qual'è? Beh, difficile digerire il fatto che in un Comitato di Gestione di un Sistema Portuale nel quale Livorno è il capofila, non ci sia a gestirlo nemmeno un livornese. E non per una questione di campanile: ma nell'amaro dubbio che a Livorno non ci sia un solo esperto livornese che abbia le capacità e specialmente la voglia di impegnarsi sul presente e il prossimo futuro del suo porto. Campana a parte, c'è stato anche l'avvocato Beppe Batini, che se ne intendeva e se ne intende, ma che a un certo punto ha lanciato la spugna. Perché? Che c'entri la famosa vocazione al martirio richiesta a chi oggi è chiamato alle responsabilità primarie sui porti? Guerrieri, in un recente intervento, ha citato il motto latino Sparsa colligo come suo impegno per ritrovare la pace sociale in un porto, quello livornese, dilaniato da scontri continui, ricorsi record alla magistratura, veleni fuori e dentro l'AdSP. Forse la piombinizzazione dell'AdSP può essere una soluzione? Antonio Fulvi

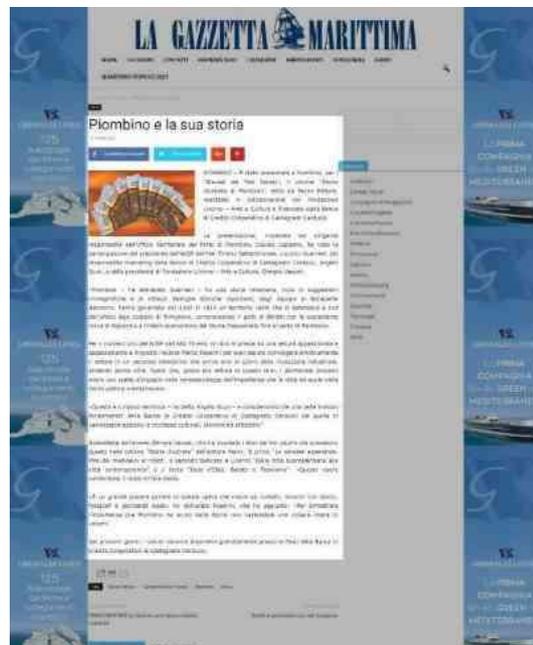


# La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

## Piombino e la sua storia

PIOMBINO È stato presentato a Piombino, per i Giovedì del Port Center, il volume Storia illustrata di Piombino, edito da Pacini Editore, realizzato in collaborazione con Fondazione Livorno Arte e Cultura e finanziato dalla Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci. La presentazione, moderata dal dirigente responsabile dell'Ufficio Territoriale del Porto di Piombino, Claudio Capuano, ha visto la partecipazione del presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, del responsabile marketing della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci, Angelo Scuri, e della presidente di Fondazione Livorno Arte e Cultura, Olimpia Vaccari. «Piombino ha dichiarato Guerrieri ha una storia millenaria, ricca di suggestioni immaginifiche e di intrecci. Famiglie storiche importanti, dagli Appiani ai Bonaparte Baciocchi, hanno governato dal 1300 al 1814 un territorio vasto che si estendeva a sud dell'antico lago costiero di Rimigliano, comprendendo il golfo di Baratti con la soprastante rocca di Populonia e l'intero promontorio del Monte Massoncello fino al porto di Piombino». Per il numero uno dell'AdSP dell'Alto Tirreno «il libro si presta ad una lettura appassionata e appassionante e ringrazio l'autore Marco Paperini per aver saputo coinvolgere emotivamente il lettore in un percorso transtorico che arriva sino ai giorni della rivoluzione industriale, andando anche oltre. Spero che, grazie alla lettura di questo libro, i piombinesi possano avere uno scatto d'orgoglio nella consapevolezza dell'importanza che la città ha avuto nella storia politica mediterranea». «Questo è il nostro territorio ha detto Angelo Scuri e consideriamo che una delle missioni fondamentali della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci sia quella di valorizzarne appieno le ricchezze culturali, storiche ed artistiche. Soddisfatta dell'evento Olimpia Vaccari, che ha ricordato i titoli dei tre volumi che precedono questo nella collana Storie illustrate dell'editore Pacini. Il primo Le sensate esperienze. Pisa dal medioevo ai robot, il secondo dedicato a Livorno Dalla città buontalientiana alla città contemporanea e il terzo Isola d'Elba, Baratti e Populonia: «Queste opere condividono il modo di fare storia. «È un grande piacere parlare di questa opera che nasce da contatti, incontri con storici, fotografi e giornalisti locali» ha dichiarato Paperini, che ha aggiunto: «Per dimostrare l'importanza che Piombino ha avuto nella Storia non basterebbe una collana intera di volumi. Nei prossimi giorni, i volumi saranno disponibili gratuitamente presso le filiali della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci.



## Africano è presidente Il caso del segretario

*L'Abruzzo vuole la seconda carica: Marche ancora a mani vuote Si sarebbe candidato il capitano di vascello di Pescara Minervino*

Stavolta c'è anche la firma del ministero delle Infrastrutture, Enrico Giovannini. L'ingegner Matteo Africano, 43 anni, ex componente del comitato di gestione del porto di Civitavecchia nominato dalla sindaca di Roma Virginia Raggi, è stato indicato come nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale Adriatico centrale. Il documento ieri sera non era ancora arrivato alle Regioni interessate (Marche e Abruzzo) per la controfirma ma si tratta di una ratifica formale dell'accordo raggiunto a metà della scorsa settimana, come anticipato dal Corriere Adriatico. Africano prenderà il posto di Rodolfo Giampieri che dopo quasi sette anni e mezzo tra commissariamento (2013-2015), presidenza semplice (2015-2016) e presidenza di sistema portuale (2016-2020) lascia Molo Santa Maria dopo aver sperato fino a ieri mattina nell'impossibile colpo di scena.

L'impossibile colpo di scena O almeno: improbabile per lo scetticismo sempre palesato dal governatore Acquaroli e alla luce del suicidio Pd dello scorso autunno (quando una parte dei democrat riuscì a spingere il verde Carrabs alla candidatura); possibile a dicembre quando una complessa tessitura politica nazionale aveva portato dalla sua parte anche la Lega con gli endorsement sotto traccia di Fincantieri ed Msc; infine impossibile dopo il cambio di premier quando il governatore Acquaroli ha avuto un'autostrada per insistere sull'unico candidato della terna perseguibile (gli altri erano l'uscente Giampieri appunto e il segretario dell'Ap di Napoli, Messineo). La volontà politica del governatore era chiara: «discontinuità e competenza». E così è stato. «Più volontà di Acquaroli che del collega Marsilio» dicono dalla commissione trasporti della Camera, fissando un particolare non secondario nella nuova geografia del potere dei porti che vanno da Pesaro a Ortona. Il perché è presto detto: con la scelta del presidente a chiara impronta marchigiana, l'Abruzzo attende il suo turno per la scelta del segretario, la seconda carica in ordine di importanza e per certi versi strategica per la conduzione degli atti. La legge, tecnicamente, dice che il segretario è persona di fiducia del presidente ma con la politica di mezzo viene più facile parlare di spartizione: dunque palla all'Abruzzo. Così come la presidenza Giampieri ha avuto un uomo strategico in Matteo Paroli, così ora Africano dovrà scegliere la persona giusta per la sua conduzione quadriennale. Paroli è in scadenza il 31 luglio prossimo e, sul campo, ha dimostrato di essere un tecnico di valore.

Si guarda all'Abruzzo Dunque? Si guarda all'Abruzzo per una scelta delicatissima che lascerebbe le Marche con un presidente di Roma e un segretario abruzzese. Niente male. «Conta la competenza» è il mantra di Acquaroli che diventa primo garante del nuovo presidente. Intanto vanno registrati i rumors da Pescara che indicano nel capitano di vascello Salvatore Minervino, comandante della guardia costiera locale, come una figura molto interessata a candidarsi per il posto di Paroli. Su Africano si registrano le prime reazioni politiche. Carlo Ciccioli, capogruppo FdI in consiglio regionale ringrazia «Giampieri per l'impegno ed il lavoro svolto in questi anni. Lo dico con sentimenti di grande sincerità e non formali». Poi sottolinea che «siamo in una fase nuova con grandi prospettive in cui il porto di Ancona, recuperata la relazione con la città, deve guardare all'orizzonte più ampio dei traffici internazionali.



Ci dovrà essere sinergia con le varie competenze locali nella gestione di tutte le varie fasi dell' attività portuale». La deputata Patrizia Terzoni, esprime soddisfazione per conto di M5S: «Il porto aveva dunque urgente necessità di uscire dall' incertezza del commissariamento e avere un presidente



## Corriere Adriatico

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

che potesse prendere decisioni fondamentali sul rapporto con le altre parti della rete infrastrutturale e con lo stesso capoluogo. Tutto il nostro supporto a questa proposta di nomina».

Andrea Taffi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Dai mobili alle navi l'epopea di Rodolfo lo sminatore doc

*Dal negozio al Piano alla leadership dei commercianti Con lui il porto ha raggiunto traguardi mai visti prima*

**ANCONA** Che ci fosse il mare, nel suo orizzonte, s'era capito nella primavera del 2011, durante la presidenza alla Camera di commercio di **Ancona**, quando Rodolfo Giampieri per la festa del bicentenario imbarcò un plotone di autorità e ospiti su una nave per una mini-crociera da Venezia ad **Ancona**. E dopo la cena di gala, nel ponte della Costa Victoria dedicato agli svaghi, trovò anche modo di divertirsi alle slot machine, unico giocatore in un interminabile corridoio deserto. Proprio la curiosità, la voglia di sperimentare e mettersi alla prova, è il tratto umano e caratteriale che ha consentito al presidente uscente dell'Autorità portuale dell'Adriatico Centrale di riuscire in un'impresa non da poco.

Una metamorfosi da intraprendente commerciante di mobili del quartiere anconetano di Piano San Lazzaro, nel negozio Arredamenti Giampieri avviato dal padre sotto la chiesa dei Cappuccini, a grand commis pubblico, bravo ad issarsi sul ponte di comando di un ente che, solo per restare al **porto** di **Ancona**, gestisce attività con 6.500 dipendenti, sposta 1.252.197

tonnellate di merci nei container e 1.189.441 passeggeri (dati del 2019, prima della flessione per Covid) e dialoga alla pari con multinazionali come Fincantieri, marchi dei megayacht e grandi compagnie di navigazione che fanno la spola con Grecia e Croazia. Sul come Rodolfo Giampieri, 67 anni, sia riuscito in questa parabola professionale, senza una tessera di partito esibita, fiorisce un'aneddotica nutrita, che rimanda soprattutto alle sue doti di eccellente equilibrista, evidenti anche dal vocabolario ricorrente nelle sue dichiarazioni pubbliche: concertazione, coesione, condivisione, conciliare. Capace di parlare mezz'ora, sempre garbato e disponibile, senza lasciare sul taccuino del cronista tracce utili per un titolo.

Sussurri da post Dc E se qualcuno nei palazzi della politica anconetana sussurra di Giampieri come dell'ultimo democristiano superstite, non è certo per alludere a certi rituali stantii della vecchia Dc, dove volavano coltelli affilati, ma per sottolineare piuttosto la sua abilità di sminare conflitti, la sua propensione al dialogo con tutti e alla capacità di ascoltare chiunque, dandogli importanza. «Una persona davvero perbene, incapace di qualsiasi malizia o sarcasmo, riservato e rispettoso degli altri, candido e leggero ma tutt'altro che superficiale», dicono nella cerchia dei più stretti collaboratori che lo hanno accompagnato nel suo lungo percorso di incarichi pubblici, che occupa tre pagine fitte di curriculum, iniziato nell'88 come presidente del consorzio commercianti del quartiere popolare del Piano. Poi, un passo alla volta, la vicepresidenza nazionale di Federmobili, la scalata alla Confcommercio di **Ancona** fino al vertice, l'ingresso nell'esecutivo nazionale di Unioncamere, la presidenza della Camera di commercio di **Ancona**, dove ha lasciato ricordi lusinghieri, e poi all'Autorità portuale di **Ancona**, dal novembre 2013 come commissario straordinario, e dal gennaio 2015 come presidente.

Diplomatico, ma non ondivago, accorto come serve in un ambiente dove ballano interessi economici altissimi e affiorano trame non sempre limpide, come lascia intuire l'inchiesta su una possibile origine dolosa del maxi-rogo divampato nel settembre scorso all'ex Tubimar. Un negoziatore instancabile.

Quando nell'ottobre del 2017 Marina Dorica e Cantiere delle Marche si contendevano uno specchio d'acqua di fronte alla banchina est del porticciolo, minacciando carte bollate, il presidente dell'Authority li mise a un tavolo finché a



febbraio non trovarono la quadra, assicurando al cantiere uno sbocco sul mare e a Marina Dorica lo spazio per le attività sportive.

E se gli ambientalisti e l' associazionismo più sensibile allo sviluppo sostenibile, come Italia Nostra,

---



## Corriere Adriatico

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

gli rimproverano di aver contribuito alla chiusura della stazione marittima di **Ancona** e di aver lanciato il progetto per il terminal per le super-crociere al molo Clementino, ecco che Giampieri li stupisce convincendo nel novembre 2018 le grandi compagnie di navigazione a firmare l' **Ancona** blue agreement, l' impegno a ridurre le emissioni inquinanti in **porto** con largo anticipo sulle scadenze fissate dall' agenda europea. Un dialogatore alla mano, ma capace di conquistare anche ambienti sofisticati come Vista Mare, con quei pesci colorati attaccati alle recinzioni del **porto**, o stabilire un feeling immediato con un archistar del calibro di Fuksas, incrociato dalle parti di Marzocca in un' edizione di Demanio Marittimo-Km 278, rassegna dedicata all' architettura, alle arti e al design. Equilibrista, ma non solo, in grado di colmare l' apparente gap di preparazione specifica in ambito marittimo, lui con la maturità scientifica, rispetto a personaggi di spessore che l' avevano preceduto alla guida dell' Autorità portuale di **Ancona**. Per uno che non era certo l' avvocato superesperto di diritto della navigazione come Luciano Canepa, e non aveva la dimestichezza a trattare con gli spedizionieri dell' armatore Giovanni Montanari, l' unica strada era imparare in fretta assorbendo competenze da collaboratori fidati. «Rodolfo Giampieri ha avuto il merito di evolversi e colmare le sue lacune - è l' analisi di chi gli è stato accanto negli ultimi anni - affidandosi all' esperienza e alle capacità di collaboratori scelti non per convenienza politica, ma per meriti effettivi. Persone competenti di cui ha saputo riconoscere il valore». Al suo fianco, un segretario generale dell' esperienza dell' avvocato Matteo Paroli, mentre non è un mistero la fiducia che Giampieri ha sempre riposto nel confronto con un' esperta in economia delle infrastrutture e dei trasporti come l' assessore al **Porto** di **Ancona** Ida Simonella. La metamorfosi I risultati? In sette anni e mezzo di era Giampieri il **porto** di **Ancona**, oltre a mantenere la sede dell' Authority di sistema vincendo la sfida con Ravenna, ha subito una metamorfosi profonda. Via le reti che dividevano lo scalo marittimo dalla città, issate negli anni caldi dell' emergenza terrorismo. Via i tir dallo scalo Rizzo, per fare spazio alla riscoperta del **porto** antico, impreziosito dalla fontana dei Due Soli di Enzo Cucchi. Giù i silos, finalmente. Via al progetto di raddoppio del bacino Fincantieri, con 40 milioni ottenuti dal Mit e altrettanti dal colosso della cantieristica. Sbloccato, dopo anni di vertenze al Tar, l' appalto da 34,6 milioni per il raddoppio della banchina 27 per l' approdo di navi più grandi. Avviato il progetto, ora in fase di valutazione di impatto strategico e ambientale al ministero, per il banchinamento esterno del Molo Clementino per le supernavi da crociera. E poi il posto di controllo sanitario frontaliero aperto all' ex Tubimar, la demolizione dei vecchi padiglioni della fiera, la partnership con il Comune per l' illuminazione del waterfront, il restyling progettato per il mercato ittico, la messa in sicurezza del percorso della Lanterna rossa, il progetto del lungomare nord da interrare con gli escavi del **porto**. Gli appelli bipartisan Ce n' era abbastanza, insomma, per chiederne la conferma al vertice di Molo Santa Maria, secondo un ampio schieramento trasversale che radunava forze politiche eterogenee, tranne quelle troppo ostili al sindaco Valeria Mancinelli per appoggiare una candidatura da lei caldeggiata («Non si sfascia ciò che funziona»). E poi sindacati e imprenditori, non solo del **porto**, come il presidente di Confindustria Marche Claudio Schiavoni, tutti a spingere per la conferma, anche da fuori regione. Niente da fare, per il pianarolo doc che vendeva mobili è ora di scendere dal ponte di comando. La slot machine della politica, stavolta, non gli ha portato fortuna. A meno che la combinazione sfavorevole, quei simboli allineati male sui rulli, non si trasformi in opportunità, lanciando la lunga volata di Rodolfo Giampieri verso la candidatura a sindaco di **Ancona** nella primavera del 23. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Mit conferma: Africano designato per la presidenza di Ancona

CIVITAVECCHIA - Fino a pochi giorni fa era data per certa la sua partenza per Ancona, anche in assenza di un' ufficialità. Poi ieri la designazione del sindaco Raggi dell' ingegnere Matteo Africano come componente del comitato di gestione dell' Adsp aveva di fatto confermato come fosse sfumato l' incarico per lui. E invece oggi è arrivata direttamente dal ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini la notizia dell' avvio del completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Adsp con l' invio delle proposte di designazione alle Regioni competenti. Tra le cinque Authority per le quali è in corso la procedura di nomina c' è quella del **Mare Adriatico Centrale**: ed il nome proposto è proprio quello di Africano. Un mese per l' intesa richiesta ai presidenti delle Regioni e poi si andrà al decreto di nomina. Dunque Raggi dovrà provvedere a nominare un nuovo componente designato di Città Metropolitana da inviare a Molo Vespucci. Le altre Adsp per le quali è in corso la nomina sono: l' **Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); l' **Autorità del sistema portuale** di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); l' **Autorità del sistema portuale** della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); l' **Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale** (presidente indicato Ugo Patroni Griffi). Per altre due **Autorità** portuali il Ministero sta procedendo all' acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell' **Autorità di sistema portuale del Mare** di Sicilia Occidentale e dell' **Autorità di sistema portuale del Mare** di Sardegna. Contestualmente al rinnovo dei vertici delle **Autorità di sistema portuale**, il Ministro ha firmato la direttiva che individua per l' anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei Presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all' accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all' efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell' emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l' accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l' efficientamento energetico dei porti e l' impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell' Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle **Autorità** portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



### Ad Ancona: ma chi era Costui?

LIVORNO Al momento in cui scrivo la lettera di nomina dell'ingegner Matteo Africano non è ancora arrivata ad Ancona: ma si sa che il gossip, specie dove imperano le scelte politiche, va più veloce anche di Internet. In molti, davvero molti, in queste ore, si stanno chiedendo alla don Abbondio: Chi era costui?. Cerchiamo di rispondere: chi sta facendo le scarpe all'ottimo Giampieri è un giovane ingegnere che il sindaco di Roma Raggi nominò come rappresentante del suo Comune nel Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema di Civitavecchia. La sua esperienza professionale si è maturata, ci dicono, specialmente nel settore della portualità turistica oltre che nel Comitato di Gestione dei porti di Roma. Politicamente parlando lo definiscono un grillino, voluto in particolare dalla regione Abruzzo (malgrado sia una Regione in mano alla destra, come del resto le Marche). Il perché è all'origine di una miriade di sotto-gossip, tra i quali riesco a pescare il tentativo abruzzese di valorizzare meglio, nel sistema il porto di Pescara. A spese di Ancona, porto delle Marche? Dicono anche questo: ovviamente da verificare. In quanto al neo-presidente ingegner Africano, dovrà adesso appena insediato avere il proprio Comitato di Gestione con le indicazioni delle due Regioni, dei comuni e della Direzione Marittima. Al presidente spetta anche la nomina del segretario generale attualmente ricoperta dall'avvocato Matteo Paroli fino a tutto luglio. Si vedrà se ci sarà o no un segno di continuità con la gestione precedente anche dalla scelta per questo importante posto. Intanto va coperto il posto che Africano ha lasciato nel Comitato di Gestione dei porti di Roma. Anche qui il sindaco di Roma (e presumibilmente il movimento cui appartiene) saranno decisivi. Antonio Fulvi

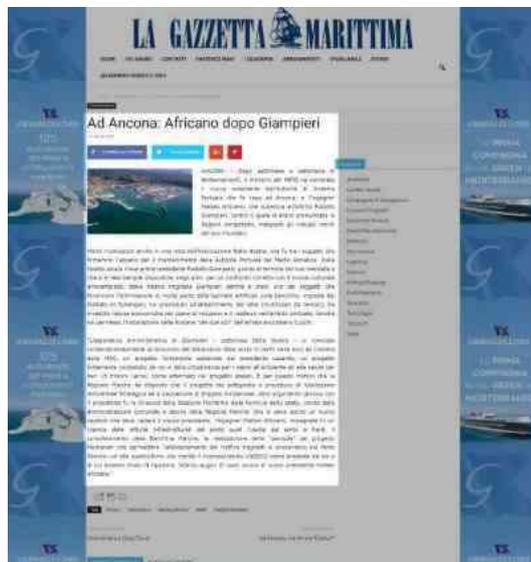


# La Gazzetta Marittima

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Ad Ancona: Africano dopo Giampieri

ANCONA Dopo settimane e settimane di tentennamenti, il ministro del MIMS ha nominato il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale che fa capo ad Ancona: è l'ingegner Matteo Africano, che subentra all'ottimo Rodolfo Giampieri, contro il quale si erano pronunciate le Regioni competenti, malgrado gli indubbi meriti del suo mandato. Meriti riconosciuti anche in una nota dell'Associazione Italia Nostra, che fu tra i soggetti che firmarono l'appello per il mantenimento della Autorità Portuale del Medio Adriatico. Italia Nostra saluta il suo primo presidente Rodolfo Giampieri, giunto al termine del suo mandato e che si è reso sempre disponibile, negli anni, per un confronto corretto con il mondo culturale ambientalista. Italia Nostra ringrazia Giampieri perché è stato uno dei soggetti che favorirono l'eliminazione di molta parte delle barriere artificiali sulle banchine, imposte dal trattato di Schengen; ha presieduto all'abbattimento dei silos (inutilizzati da tempo); ha investito risorse economiche per opere di recupero e il restauro nell'ambito portuale, nonché ha permesso l'installazione della fontana dei due soli dell'artista anconitano Cucchi. L'esperienza amministrativa di Giampieri sottolinea Italia Nostra si conclude contemporaneamente all'annuncio dell'abbandono della sosta in porto delle navi da crociera della MSC, un progetto fortemente sostenuto dal presidente uscente; un progetto fortemente contestato da noi e dalla cittadinanza per i danni all'ambiente ed alla salute per ben 15 milioni l'anno, come affermato nel progetto stesso. È per questo motivo che la Regione Marche ha disposto che il progetto sia sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica ed a Valutazione di Impatto Ambientale. Altro argomento divisivo con il presidente fu la chiusura della Stazione Marittima delle Ferrovie dello Stato, voluto dalla amministrazione comunale e deciso dalla Regione Marche. Ora si deve aprire un nuovo capitolo che deve vedere il nuovo presidente, l'ingegner Matteo Africano, impegnato in un rilancio delle attività infrastrutturali del porto quali l'uscita dal porto a Nord, il completamento della Banchina Marche, la realizzazione della penisola del progetto Montanari che permetterà l'allontanamento del traffico traghetti e crocieristico dal Porto Storico; un sito quest'ultimo che merita il riconoscimento UNESCO come proposto da noi e di cui avremo modo di riparlare. Intanto auguri di buon lavoro al nuovo presidente Matteo Africano!



## La Gtc chiude per i 16 gruisti lo spettro licenziamento

PORTO La vertenza Gtc è arrivata a un punto di non ritorno. Fallita la trattativa tra la Traiana e la Compagnia portuale per dare un futuro certo ai 16 gruisti, ora la palla torna nelle mani dell' **Autorità di sistema portuale**. Da questa mattina fino a venerdì, dalle 10 alle 14, i sindacati hanno organizzato un sit-in dei lavoratori sotto Molo Vespucci al quale stanno aderendo anche i dipendenti di altre società che operano nello scalo, Cpc in primis. «L' Adsp dovrà continuare a svolgere il suo ruolo fino in fondo spiegano i referenti di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti ci rendiamo conto che 16 lavoratori dovranno scalare una montagna ed è per questo che invociamo la solidarietà del mondo del lavoro di Civitavecchia e nello specifico di quello portuale, oltre che delle forze politiche della città. Nel frattempo visto che è stato ormai certificato il prossimo licenziamento, ci attiveremo da subito per chiedere un tavolo di confronto presso l' assessorato al Lavoro della Regione».

I sindacati ricordano l' intera vicenda che parte con la cessione del servizio da parte dell' Authority e la nascita di una società ad hoc (costituita da varie imprese) che rilevò tutto il parco mezzi per poco meno di 200 mila euro, un ventesimo del valore di mercato, con l' impegno di salvaguardare il personale. «Sembrava ormai cosa fatta un accordo che prevedesse l' assorbimento di tutti i lavoratori e l' avvio di una nuova fase di rilancio e invece nulla da fare - ribadiscono i sindacati tutto è tornato al punto di partenza: Gtc si chiude, le gru si vendono o si acquistano e i lavoratori, con alte specializzazioni, tutti a casa o in Cig, sostituiti da altri che costano meno».

Una vertenza tutta civitavecchiese, ma il cui epilogo potrebbe creare un precedente nei porti italiani.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sfuma l'accordo tra Cpc e Traiana Società verso la dismissione

### Precipita la vertenza

*Sit-in di protesta da oggi a venerdì al porto*

Quando sembrava ormai prossima ad una conclusione positiva, con la firma di un accordo commerciale tra Compagnia portuale e Traiana, precipita nuovamente la vertenza Gtc. Ed i 16 gruisti del porto vedono oggi più che mai prossima la fine della società. Tanto che da oggi a venerdì saranno sotto Molo Vespucci, dalle 10 alle 14, per un sit-in di protesta pacifico, chiedendo all'**Adsp** di continuare a svolgere il ruolo di garante fino in fondo. Nel frattempo Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, vedendo ormai vicini i licenziamenti, si attiveranno da subito per chiedere un tavolo di confronto presso l'Assessorato al Lavoro della Regione Lazio. «Lo avevamo scritto l'ultima volta alcune settimane fa, quando facemmo la similitudine con il limone spremuto e i lavoratori buttati via - hanno spiegato i sindacati - sembrava ormai cosa fatta un accordo commerciale tra Compagnia Portuale e Traiana, che prevedesse l'assorbimento di tutti i lavoratori e l'avvio di una nuova fase di rilancio di questo settore nel porto ed invece nulla da fare, come spesso è accaduto negli ultimi tempi tutti hanno frainteso, equivocato oppure, addirittura, capito male. Mai come negli ultimi giorni si era vicini ad una risoluzione della vicenda, ormai prossimi alle firme dai più considerata una formalità, quando all'improvviso tutto è ritornato al punto di partenza: Gtc si chiude, le gru si vendono o si acquistano e i lavoratori, con alte specializzazioni, tutti a casa o temporaneamente in cassa integrazione, sostituiti da altri che costano meno, della professionalità e della sicurezza che essi rappresentano se ne può fare a meno». La triplice parla di uno strano affare Gtc, ripercorrendo la storia della società dal 2012 - quando ha acquisito, attraverso una cessione di ramo d'azienda, i mezzi meccanici ed i dipendenti dal Consorzio controllato dall'allora Autorità Portuale - fino ad oggi, e chiede oggi la solidarietà del mondo del lavoro di Civitavecchia e nello specifico di quello portuale, oltre che delle forze politiche della città.



## Civitavecchia verso il risanamento

*Rixi: «A Gioia Tauro mancano i fondi per operare al meglio il gateway ferroviario»*

ALBERTO GHIARA GENOVA. Il Comitato di gestione del porto di Civitavecchia ha dato il via libera all'unanimità la delibera di adozione del piano di risanamento dell'ente, propedeutica all'approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021. La delibera si fonda su tre punti: la ristrutturazione del debito e del credito dell' Authority un piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale la revisione del budget delle società di interesse economico generale. Il bilancio dell'Authority era stato bocciato alla fine dello scorso anno e il nuovo presidente, Pino Musolino, ha avviato misure per contenere le spese. Presidenze, candidature per Cagliari e Palermo Scade il prossimo 25 aprile l'avviso per la manifestazione d'interesse per candidarsi alla guida delle Autorità di sistema portuale del mar di Sardegna e del mare di Sicilia occidentale. Gli interessati possono presentare la manifestazione d'interesse tramite l'invio del proprio curriculum vitae all'indirizzo ufficio. gabinetto pec.mit.gov.it, specificando nell'oggetto l'Autorità o le Autorità di sistema portuale per le quali si intende presentare la candidatura. Attualmente il presidente dell'Asp di Sardegna è Massimo Deiana, mentre quello della Sicilia occidentale è Pasqualino Monti. Vado, smart glasses al varco L'Asp Ligure occidentale, in collaborazione con la Camera di Commercio delle Riviere, ha sperimentato all'interporto Vio di Vado Ligure occhiali polifunzionali (smart glasses) per il controllo dell'accesso ai varchi. Gli occhiali, che possono essere utilizzati anche in ambienti portuali e terminalistici, consentono all'operatore che li indossa di leggere automaticamente le targhe dei veicoli in transito e i codici ADR, di stimare la lunghezza dei mezzi, di fotografare e realizzare filmati, nonché di memorizzare e trasmettere a unità esterne i dati rilevati. Il progetto è stato cofinanziato dal programma europeo Fesr Interreg Italia-Francia Marittimo, nell'ambito del progetto comunitario Easy-Log. Gioia Tauro, ferrovia senza fondi Il gateway ferroviario di Gioia Tauro, infrastruttura essenziale per superare la vocazione di transhipment del porto, non può funzionare per mancanza di fondi. Lo denunciano i due deputati Domenico Furgiuele e Edoardo Rixi, della commissione Trasporti della Camera, che hanno presentato un'interrogazione al ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini. Mancano all'appello - affermano i deputati - 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. Crociere, nuovo terminal a Ravenna È pronto il bando per la realizzazione in project financing del nuovo terminal crociere di Porto Corsini, a Ravenna. Il progetto è quello presentato da Royal Caribbean, la compagnia statunitense che nel giugno 2020 aveva annunciato che avrebbe spostato il suo home port da Venezia portandolo appunto a Ravenna. Il costo dell'opera sarà di circa 60 milioni di euro. Il presidente dell'Authority, Daniele Rossi, punta a far arrivare 300 mila crocieristi all'anno. Hub dell'idrogeno a Marghera Asp dell'Adriatico settentrionale e gruppo Sapio con Hydrogen park hanno firmato un'intesa per realizzare un hub per l'idrogeno verde nell'area portuale di Marghera. La collaborazione è avviata su due progetti specifici: il progetto PortS8 per un centro di produzione di idrogeno con stazione di rifornimento stradale e il progetto SunshinH3 per sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno verde. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp: il tavolo all'unanimità approva il percorso indicato da Musolino e Rizzo per l'equilibrio economico finanziario

### Piano di risanamento, ok del partenariato

*Domani in comitato arriva il rendiconto 2020 e il bilancio di previsione 2021 dell'ente*

Anche il tavolo di partenariato ha dato il proprio consenso, nella seduta di ieri, al piano di risanamento, nell'ambito della procedura di regolazione dello stato di crisi dell'**Adsp**, contenuto nel Decreto del Presidente n. 49/2021 e propedeutico all'approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021 dell'ente, atti per i quali il Comitato di Gestione tornerà a riunirsi nella giornata di domani. Un appuntamento importante, questo, che segnerà un punto di svolta per l'ente, un primo importante passo per uscire dalla crisi in cui è stato lasciato. Il presidente Pino Musolino ed il segretario generale Paolo Rizzo hanno illustrato il piano che intendono mettere in atto per arrivare al raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario dell'ente, senza ricorrere ad alcun tipo di finanza esterna, né tramite risorse straordinarie da parte di Stato o Regione, né dal sistema bancario, evitando così ulteriore debito. Non sono state utilizzate risorse accantonate per far fronte ai contenziosi dell'ente e non sono state previste imposte addizionali di alcun tipo. Un piano che si basa essenzialmente su tre punti: ristrutturazione del debito e del credito dell'**Adsp**; piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale e revisione del budget delle Società di Interesse Economico Generale. «Siamo consapevoli che la strada è ancora lunga e che siamo ancora in emergenza - ha spiegato Gennaro Gallo di Ultrasporti - ma abbiamo apprezzato il lavoro svolto, che vede grandi sacrifici anche da parte dei lavoratori. Una cosa è certa: si vede un nuovo slancio ed un nuovo entusiasmo in questa dirigenza. Un cambio di passo atteso ed auspicato che ci fa ben sperare per il futuro». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Adsp: Africano proposto per la presidenza

A poche ore dalla designazione del sindaco Raggi dell'ingegnere Matteo Africano come componente del comitato di gestione dell'Adsp, è arrivata dal ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini la notizia dell'avvio del completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Adsp con l'invio delle proposte di designazione alle Regioni competenti. Tra le cinque Authority per le quali è in corso la procedura di nomina c'è quella del Mare Adriatico Centrale: ed il nome proposto è proprio quello di Africano. Un mese per l'intesa richiesta ai presidenti delle Regioni e poi si andrà al decreto di nomina. Dunque Raggi dovrà provvedere a nominare un nuovo componente designato di Città Metropolitana da inviare a Molo Vespucci.



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Visita a bordo dell'ammiraglia di Msc: focus sul protocollo di sicurezza e salute

## Il sottosegretario Costa su Grandiosa

«Investire sul settore sarà centrale nelle politiche di governo»

Visita istituzionale a bordo della Msc Grandiosa per il sottosegretario al Ministero della Salute, Andrea Costa, accolto dal Country Manager Italia della Compagnia, Leonardo Massa, il presidente dell'Adsp Pino Musolino e il comandante in seconda della Capitaneria Guglielmo Cassone. Attenzione sul protocollo di sicurezza e salute messo a punto da Msc in questi mesi che ha consentito, da agosto scorso, di far viaggiare in sicurezza oltre 60mila crocieristi. «Investire nel settore - ha spiegato Costa - sarà centrale nelle politiche di governo. Decisivi i fondi europei del Recovery».



## Il sottosegretario Andrea Costa a bordo di Msc Grandiosa al porto di Civitavecchia

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



# Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Il sottosegretario Costa a bordo di Msc Grandionsa

*"La crocieristica - ha detto l' esponente di governo - è un asset importante per l' economia del Paese"*

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



## Travelnostop

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Andrea Costa a bordo di Msc Grandiosa per testare 'Protocollo Sicurezza'

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



### Il futuro della città passa prima dal mare

Nell'era post-pandemica, il futuro di Napoli passa per un uso strategico della risorsa mare. Questo vale certamente per quanto attiene la sua inespressa vocazione turistica marina, ma ancor di più sul versante della logistica portuale. E parto proprio da qui. Dobbiamo essere capaci di evidenziare al tavolo nazionale che la sua posizione geografica oggi la rende volano tra i mercati asiatici (la nuova Via della Seta) e i porti dell'Africa dove arrivano le merci.



## Il futuro di Napoli passa prima per la risorsa mare

Già ora - nonostante le scellerate opzioni del piano del 2016 targato dall' allora ministro dei trasporti Del Rio abbiano pesantemente penalizzato tutti i porti del Sud - la portualità cittadina è la prima azienda pubblico-privata tra affari diretti e indotto. Una ragione in più per spiegare al Paese che, se cresce Napoli, cresce l' intero Mezzogiorno e l' Italia diventa hub strategico della ripresa dell' Europa mediterranea.

Questo tuttavia impone un' azione di programmazione tra livelli istituzionali e una relazione costruttiva col sistema produttivo da avviare subito perché è in questo momento che si sta mettendo mano alla definizione degli assi strategici e degli interventi del Recovery Fund. Si parte dai 4,1 miliardi di euro che sono destinati ai trasporti e ai porti: sia ben chiaro a tutti che sarà la qualità delle proposte e la compattezza nelle richieste a determinare la possibilità di intercettarle. L' **Autorità portuale** di Napoli - muovendosi in modo unitario con le altre **Autorità** portuali interessate - deve assurgere ad area di produzione e non soltanto di transito. E questo potrà verificarsi unicamente se agli incentivi messi in campo per le Zes - a loro volta da innervare di risorse e da snellire burocraticamente - si sovrapporrà un' efficiente rete di ultimo miglio: attraverso i porti meridionali si può garantire al mercato internazionale bassi costi per il trasferimento di materie prime in import e prodotti finiti in export.

In questo disegno un ruolo decisivo tuttavia lo occupano anche i livelli territoriali di governo che purtroppo hanno invece trascorso gli ultimi anni tra reciproci veti, velleitarismi e immobilismo. A che punto sta la spesa delle imponenti risorse messe in campo dalla Regione sui fondi Fesr, il Grande Progetto lanciato dalla Giunta Caldoro e riproposto integralmente da De Luca? È verosimile che da oltre dieci anni il porto, nel punto di maggiore impatto turistico (Piazza Municipio), resti ostaggio di un cantiere, quello della Metropolitana, che lo spezza in due? E dove sono allocate le responsabilità per un progetto, quello del Terminal Beverello, a ridosso di una banchina che ante Covid vedeva il transito di oltre 7 milioni di passeggeri all' anno, ormai bloccato da molti mesi perché «inaspettatamente» sono state rinvenute emergenze archeologiche, a due passi dal Castel Nuovo? Ancora, come è possibile che il Terminal di Levante, che ha assorbito finanziamenti per oltre 150 milioni di euro, giaccia tuttora incompleto ad oltre 20 anni dall' accordo di programma del dicembre 2000 per Napoli Est. Infine, è verosimile immaginare un nuovo terminal «Gnl» a pochi metri dagli edifici esistenti di via Marina?

Sono considerazioni come queste a dimostrare plasticamente lo stato reale delle cose e a rendere improcrastinabile un' azione di riordino delle opere e delle priorità che può trovare agevolmente spazi, anche economici, nella programmazione regionale dei fondi europei 2021/27. Il polmone finanziario dello sviluppo della Campania è ancora una gigantesca nebulosa. Credo che sia preciso dovere metterlo al servizio di un disegno unitario che ponga fine al caotico insieme di opere al confine tra portualità e sviluppo dell' area cittadina ad oggi allo stato di eterno cantiere. E questo, direi ancora più agevolmente per la dimensione locale degli interventi, deve valere per il versante turistico della risorsa mare. Dobbiamo riappropriarci della linea di costa da Bagnoli a San Giovanni a Teduccio, sul modello di Nizza, Barcellona o Valencia. Ponendo fine all' immobilismo e all' ambientalismo ipocrita di certe aree radical chic, ci sono le condizioni perché i napoletani possano godere del mare, diamo vita a spazi al servizio di una filiera integrata dell' accoglienza. Napoli non è solo una splendida cartolina da ammirare, ma una realtà concreta che nel terzo



millennio non può più vivere di prebende e ammuina.



## Il Riformista (ed. Napoli)

Napoli

### IL FUTURO DEL MEZZOGIORNO

## IL PORTO DI NAPOLI COME QUELLO DI ROTTERDAM? CON I DISTRITPARK SI PUÒ

*Le aree dedicate alle attività di logistica a valore aggiunto sono il punto di forza dei principali scali europei. Una buona ragione per realizzarla anche in città? Cento euro investiti in questo settore ne generano fino a 250*

Il futuro di Napoli è nel Mediterraneo e il porto deve diventare il pilastro della nuova economia della città. Proprio ieri, su queste pagine, il presidente della Svimez Adriano Giannola aveva lanciato la sfida: puntare sul mare e creare dei distritpark anche nel porto partenopeo.

Ma di cosa si tratta? «Si tratta di veri e propri distretti dedicati ad attività logistiche a valore aggiunto e ai servizi connessi - spiega Alessandro Panaro, capo del Dipartimento Maritime & Energy del centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno (Srm) - Sono ubicati all'interno o in prossimità di porti che hanno ampi spazi da dedicare alla movimentazione, alla lavorazione delle merci, allo stoccaggio e allo smistamento. Si integrano molto bene concettualmente con le Zone economiche speciali e le Zone franche doganali intercluse che, tra l'altro, stiamo cercando di costruire nel Mezzogiorno». In Marocco c'è un distritpark dove la Renault ultima la costruzione di prodotti che verranno poi esportati: in quattro anni ha raggiunto quota 40 mila addetti. «I distritpark integrano il valore già al to che un porto può offrire a un territorio.

Oggi molti Paesi europei come Olanda, Germania, Spagna e Belgio stanno puntando sull'efficienza logistica per aumentare la loro competitività - continua Panaro - Bisogna considerare che questo settore rappresenta già il 9% del pil nazionale e il 12% di quello mondiale e quindi è già forte e solido. Integrare bene il porto con le filiere logistiche terrestri, aeree e marittime e anche con il proprio tessuto industriale e di servizi è uno dei fattori di successo di uno scalo».

Anche Rotterdam e Barcellona hanno puntato sulla logistica fino a diventare rispettivamente il primo porto europeo per traffico di container e uno dei primi in assoluto nel Mediterraneo. Lo scalo olandese ha proprio tra i driver di crescita l'esistenza di parchi logistici e manifatturieri nelle proprie adiacenze che alimentano di continuo i traffici portuali.

Barcellona, invece, vanta la presenza della famosa Zal (Zona ad attività logistica) che è un'eccellenza nel mondo: è stata la prima piattaforma logistica portuale stabilita in Spagna con l'obiettivo di trasformare il porto in un hub logistico euromediterraneo e di competere con i porti del nord Europa. Si tratta di un successo che potrebbe bagnare anche le coste napoletane, qualora si decidesse di costruire un distritpark nei pressi del porto. «Autorevoli stime dicono che investire 100 euro in un porto messo a sistema con attività industriali e logistiche ne genera circa 250 nell'economia - spiega Panaro - In Campania si sta cercando di realizzare una Zes che vedrà protagonisti i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. È uno strumento concepito proprio per ottimizzare le sinergie tra industria e logistica, il distretto logistico sarà conseguenza di quello che si riuscirà a fare: se la Zes sarà capace di attirare investimenti e ispessire il tessuto economico-logistico, allora si vedranno i risultati».

E proprio per le Zes il ministro per il Sud Mara Carfagna ha deciso di investire 600 milioni di euro, ma non basta: «Dobbiamo semplificare le procedure amministrative e burocratiche e rendere ancor più competitivo il porto e le nostre imprese», afferma Panaro. C'è molto da fare, ma potrebbe essere proprio questa l'onda giusta da cavalcare per il rilancio della città e per lo sviluppo del porto. «Lo scalo di Napoli ha margini di crescita importanti e ritengo che,



se riuscissimo a strutturare una Zes, con una zona franca doganale interclusa, buone connessioni con gli interporti per favorire la crescita delle



## Il Riformista (ed. Napoli)

Napoli

---

nostre imprese logistiche e attirare qualche grande investimento estero, allora potremmo dire di aver creato qualcosa di importante - conclude Panaro - Il porto di nuova generazione va visto non solo come catalizzatore di traffico ma come driver di sviluppo di un territorio in grado di dargli una proiezione internazionale, intermodalità, innovazione attraverso la sinergia con i centri di ricerca, e di favorire la crescita di un' economia sempre più sostenibile perché agganciare lo svilup.

## Bari e Brindisi, cord ironing e GNL

BARI L'AdSP MAM si è aggiudicata in via definitiva finanziamenti per quasi 27 milioni di euro, nell'ambito del PAC. I progetti di cold ironing e di digitalizzazione della logistica premiati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'AdSP MAM aveva aderito a tre assi del PAC: Asse A (Digitalizzazione della logistica), Asse B (Programma Recupero Waterfront) ancora in attesa di valutazione e Asse D (Green ports). Digitalizzazione della logistica: il progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell'importo previsto (4,7 milioni di euro). Nella graduatoria finale, l'Ente portuale si è classificato al 2° posto della classifica. Il progetto prevede l'evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il PCS GAIA e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni SPID e PagoPA. Non solo. Si effettuerà l'estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l'attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali. Green ports: Anche in questo caso, il progetto presentato dall'Ente si è classificato al 2° posto, su 14 presentati e solo 4 ammessi. Finanziato un importo pari ad oltre 22 milioni di euro che risulta, peraltro, la somma più alta ammessa. Il progetto prevede lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing nei porti di Bari, banchina 10, e Brindisi, Punta delle Terrare. Sulla scorta degli esiti di uno studio relativo alle navi che attualmente ormeggiano presso le banchine individuate, il progetto prevede il dimensionamento dei sistemi e la progettazione di soluzioni standard che siano idonee a soddisfare l'attuale fabbisogno senza, peraltro, escludere la possibilità di ulteriori utilizzi futuri. L'impatto sull'ambiente sarà tangibile e certificato, in termini di diminuzione delle emissioni in atmosfera e diminuzione dell'inquinamento acustico. È prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall'attivazione dei sistemi di cold ironing. In particolare, nel porto di Bari saranno elettrificati due ormeggi presso la Darsena di Ponente. Considerata la frequenza di attracco delle due tipologie di utenze individuate, si è stabilito di dimensionare l'impianto considerando la contemporaneità di due navi ro-ro/ro-pax o, in alternativa, di una nave ro-ro/ro-pax e una nave da crociera, sarà installato un convertitore di potenza da 16 MVA con uscite a 6,6/11 kV. Nel porto di Brindisi verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terrare. L'impianto sarà dimensionato in modo da garantire l'alimentazione contemporanea di due navi ro-ro/ro-pax, attraverso l'installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dell'impianto che consenta anche l'attracco di navi da crociera. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine, diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre, impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali (catena del freddo, pubblica illuminazione, operazioni portuali, ecc.), rendendo più attrattivo l'ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi supportati dalle compagnie. La nostra squadra ha svolto un lavoro eccezionale commenta il presidente dell'Ente Ugo Patroni Griffi abbiamo presentato un parco progetti che non solo è stato ritenuto idoneo e quindi ammesso a finanziamento nella totalità





## La Gazzetta Marittima

Bari

---

dell'importo stimato, ma che anche si è imposto nelle graduatorie finali. Da quando è iniziata l'avventura **AdSP**, abbiamo lavorato su due grandi direttrici: dotare i nostri cinque porti delle medesime infrastrutture, anche tecnologiche finalizzate a migliorare l'efficienza della logistica integrata; implementare la sostenibilità ambientale delle aree portuali. Il risultato ottenuto non era affatto scontato conclude Patroni Griffi ha vinto una squadra che ha giocato con cervello e cuore. Adesso aspettiamo febbrilmente gli esiti del progetto, candidato sull'Asse B, Parco del Castello Bari riconnessione Castello-Porto, che abbiamo presentato assieme al Comune di Bari, in cui prevediamo di effettuare interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti per la connessione città-porto, potenziando l'intermodalità e la mobilità sostenibile di accesso all'area della città vecchia. Un'altra sfida importante che auspichiamo di vincere. Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.

## Il ministro conferma Patroni Griffi. Ora la parola a Emiliano

Ugo Patroni Griffi verso la riconferma, per altri quattro anni, della presidenza dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. Nelle scorse ore, infatti, il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile Enrico Giovannini ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle **Autorità di sistema portuale** e inviato ai presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei governatori dovrà avvenire entro trenta giorni, trascorsi i quali l' intesa si riterrà acquisita.

Sono cinque le **Autorità di sistema** per le quali i presidenti sono in corso di nomina. Oltre a quella dell' Adriatico meridionale, che comprende i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia, ci sono anche l' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); quella di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); quella della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); e quella del mare Adriatico centrale (presidente indicato Matteo Africano).

Per altre due **Autorità** portuali il ministero sta procedendo all' acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale e dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna.

Contestualmente al rinnovo dei vertici delle **Autorità di sistema portuale**, il ministro ha firmato la direttiva che individua per l' anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all' accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all' efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell' emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l' accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l' efficientamento energetico dei porti e l' impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell' ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi.

Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi, fa sapere il ministero, avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle **Autorità** portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al gabinetto del ministro entro il 31 gennaio 2022.

Il mandato di Patroni Griffi era scaduto formalmente solo pochi giorni fa. L' ufficializzazione della sua nomina a presidente, infatti, risale all' 11 aprile del 2017 quando l' allora commissario straordinario dell' ormai ex **Autorità portuale** di Brindisi Mario Valente accolse il suo successore a bordo della Msc Musica che, proprio in quella giornata, era nello scalo messapico per la maiden call, ovvero la cerimonia per il primo arrivo della nave da crociera in porto.

Proprio il giorno prima, il 10 aprile, era stato infatti notificato il decreto firmato dal ministro il 5 dello stesso mese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Brindisi Report

Brindisi

### Autorità di sistema Portuale: il ministro Giovannini conferma Ugo Patroni Griffi

BRINDISI - Ugo Patroni Griffi verso la riconferma al ruolo di presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar **Adriatico** meridionale di Brindisi. Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini, ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Authority e inviato ai presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Per quanto riguarda l'ente che gestisce i porti di Brindisi e Bari, il nome indicato è quello del professore barese, in carica dall'aprile 2011. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. Oltre all'**Autorità di sistema portuale** pugliese, sono in corso di nomina i presidenti di altre quattro Authority: l'**Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); l'**Autorità del sistema portuale** di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); l'**Autorità del sistema portuale** della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); l'**Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale** (presidente indicato Matteo Africano). Per altre due **Autorità** portuali il Ministero sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell'**Autorità di sistema portuale del Mare** di Sicilia Occidentale e dell'**Autorità di sistema portuale del Mare** di Sardegna. Contestualmente al rinnovo dei vertici delle **Autorità di sistema portuale**, il Ministro ha firmato la direttiva che individua per l'anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all'accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all'efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle **Autorità** portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022.



## Brindisi Report

Brindisi

### Nuovo parcheggio a Costa Morena: "A posto un altro tassello del puzzle"

BRINDISI - Dopo quasi due anni di attese condite dalle solite lungaggini burocratiche, finalmente è tutto pronto per la sottoscrizione del contratto preliminare di intesa fra l' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale, il Comune di Brindisi e il Consorzio Asi per la risistemazione del parcheggio per tir e auto a Costa Morena, nella zona industriale prossima al varco, nell' ambito del programma comunitario Interregionale V Italia Grecia denominato "Dock-bi". Nella giornata di ieri (lunedì 19 aprile) l' amministrazione comunale ha comunicato all' Authority l' approvazione definitiva del protocollo che riporta la consistenza corretta delle particelle, effettuata nella giornata di venerdì dalla giunta. Entro la settimana dovrebbero essere pronte le bozze complete degli atti notarili da portare la prossima settimana al comitato di gestione dell' Auorità di sistema portuale. Nel protocollo è previsto l' acquisto da parte del consorzio Asi delle proprietà comunali necessarie alla realizzazione del progetto, l' esecuzione dei lavori da parte del medesimo consorzio, consegna del parcheggio all' Autorità e il trasferimento di tutte le proprietà all' Autorità dopo il decorso dei 5 anni dal collaudo. Lo scorso dicembre la Giunta regionale aveva rilasciato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Brindisi, Lecce e Taranto, l' autorizzazione paesaggistica ai sensi dell' art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell' art. 90 delle Nta del Ppnr, in deroga ai sensi dell' art. 95 delle medesime Nta, con prescrizioni. A breve, dunque, l' Autorità di sistema portuale sarà nelle condizioni di poter acquistare il terminal privato "Il Globo", a Costa Morena Ovest, integrandolo nel sistema di stazioni marittime. "Un altro pezzo del puzzle - commenta il presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Ugo Patroni Griffi** - va a posto. Stiamo creando la stazione a monte. A questo punto dovremo creare solo la stazione sotto banchina, per i controlli di frontiera".

**BRINDISIREPORT** Economia

**Economia**

### Nuovo parcheggio a Costa Morena: "A posto un altro tassello del puzzle"

La giunta comunale di Brindisi ha approvato il protocollo con Consorzio Asi e Authority, che acquisirà la stazione marittima privata, per poi crearne una sotto banchina

di **Wla. Ona** - **19 aprile 2021**

**Il più letto di oggi**

- Il nuovo parco archeologico "Il Globo" della città di Brindisi
- Manifestazione di musica lirica a Brindisi
- Un nuovo museo a Brindisi
- Omaggio agli eroi e impiego tecnologico in occasione della festa di Brindisi

**BRINDISI** - Dopo quasi due anni di attese condite dalle solite lungaggini burocratiche, finalmente è tutto pronto per la sottoscrizione del contratto preliminare di intesa fra l' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale, il Comune di Brindisi e il Consorzio Asi per la risistemazione del parcheggio per tir e auto a Costa Morena, nella zona industriale prossima al varco, nell' ambito del programma comunitario Interregionale V Italia Grecia denominato "Dock-bi". Nella giornata di ieri (lunedì 19 aprile) l' amministrazione comunale ha comunicato all' Authority l' approvazione definitiva del protocollo che riporta la consistenza corretta delle particelle, effettuata nella giornata di venerdì dalla giunta.

Entro la settimana dovrebbero essere pronte le bozze complete degli atti notarili da portare la prossima settimana al comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale. Nel protocollo è previsto l' acquisto da parte del consorzio Asi delle proprietà comunali necessarie alla realizzazione del progetto, l' esecuzione dei lavori da parte del medesimo consorzio, consegna del parcheggio all' Autorità e il trasferimento di tutte le proprietà all' Autorità dopo il decorso dei 5 anni dal collaudo. Lo scorso dicembre la Giunta regionale aveva rilasciato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Brindisi, Lecce e Taranto, l' autorizzazione paesaggistica ai sensi dell' art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell' art. 90 delle Nta del

## Brindisi Report

Brindisi

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

BRINDISI - La vertenza Sir è ancora in alto mare. I dipendenti dell'azienda portuale si sono ritrovati stamani (lunedì 19 aprile) all'esterno del varco doganale di Costa Morena est per dar vita a un nuovo presidio pacifico: il secondo dopo quello organizzato lo scorso 6 aprile. Da allora i nodi, nonostante una serie di incontri fra azienda e sindacati, con la mediazione della prefettura, sono rimasti insoluti. La ditta, come noto, si è nuovamente aggiudicata il servizio di sbarco e trasporto del carbone presso il molo Enel, ma non potrà garantire i medesimi livelli occupazionali dell'appalto precedente. La decarbonizzazione, con la dismissione della centrale Federico II ormai alle porte, comporterà infatti una riduzione dei carichi di lavoro. Per questo 38 degli 83 dipendenti della Sir impiegati nel cantiere portuale saranno destinati ad altri servizi, con decurtazione dei rispettivi stipendi pari a circa 800 euro mensili. Le forme di parziale ristoro economico proposte dall'azienda sono state respinte dai sindacati. I lavoratori, sempre più preoccupati, stamattina si sono riuniti per chiedere un incontro al prefetto, manifestando l'intenzione di spostare il sit in presso piazza Santa Teresa. In

presenza anche dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali, la dirigente della Digos di Brindisi, Rosalba Cotardo, si è confrontata con i manifestanti, con i quali, fra l'altro, solidarizza anche la segreteria cittadina del Pd di Brindisi, rappresentata dalla consigliera comunale Valentina Fanigliulo. L'intenzione è quella di mantenere il picchetto fino a quando non si sbloccherà la fase di stallo. "Tutto quello che viene programmato dai grandi enti - dichiara a BrindisiReport il rappresentante della Uil Trasporti, Gianfranco Schirizzi - si ritorce sulle spalle degli operai. Dopo tanti incontri con il coinvolgimento di prefettura, Confindustria e Autorità di sistema portuale non si è trovata una soluzione riguardo all'indotto del porto di Brindisi e della centrale di Cerano. Noi non siamo disposti a togliere il presidio pacifico fino a quando non avremo risposte dalla prefettura". Il sindacalista chiama in causa anche l'amministrazione comunale di Brindisi, che "ha abbandonato tutte le categorie, a partire da quelle portuali". "Non abbiamo una istituzione - denuncia il rappresentante della Uil - che può rappresentare come dovrebbe tutte le problematiche che abbiamo sul territorio". Un dipendente rimarca come gli operai dell'indotto si stiano rivelando l'anello debole del processo di decarbonizzazione. "Lavoriamo nel porto - dichiara a BrindisiReport - da circa 20 anni. Abbiamo avuto altre aziende. Con questa nuova gara i posti di lavoro saranno tagliati del 50 per cento. Finora abbiamo avuto un contratto da lavoratori portuali. Adesso ci troviamo a dover accettare altri tipi di contratto, nonostante l'azienda si sia prodigata a mantenere lo stesso standard economico". Il lavoratore parla anche di una "burocrazia lenta e cieca che non guarda a un palmo dal naso", riguardo alle lungaggini che stanno rallentando gli iter autorizzativi di opere portuali che potrebbero aprire importanti sbocchi occupazionali. A tal proposito il segretario provinciale del sindacato Cobas, Roberto Aprile, chiede la convocazione di un tavolo di concertazione ministeriale. "Abbiamo bisogno - dichiara - che si apra una vertenza a carattere nazionale. I ministeri dello Sviluppo economico e per la Transizione energetica prendano in mano il destino di Brindisi, per dare la possibilità di ammortizzatori sociali e corsi di formazione. Serve un'alternativa alla perdita dei posti di lavoro. Brindisi ha dato tanto ed ora che venga costruito qualcosa". La vertenza Sir, del resto, sostiene Aprile, è solo "la punta di un iceberg che va fatto emergere completamente. Le solite vertenze sindacali brindisine prevedono nei fatti e nella storia la sconfitta prima di uno poi dell'altro. Adesso va realizzato un movimento di carattere generale di tutti i settori produttivi, per costruire un'alternativa all'attuale sistema".

BRINDISIREPORT settimana

settimana

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

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

19 APRILE 2021

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

19 APRILE 2021

BRINDISI

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



L' INIZIATIVA PROMOSSA DALL' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO E SOSTENUTA DALL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE

## «Hack for Destination», 4 progetti per valorizzare lo scalo marittimo

Si è conclusa l' iniziativa «Hack for Destination» per la valorizzazione di Taranto come destinazione crocieristica e creativo -culturale che ha visto sfidarsi 47 partecipanti del territorio, divisi in 12 team.

L' evento è stato promosso dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, insieme alla società di consulenza per il marketing territoriale a impatto sociale Destination Makers e Onde Alte, in sinergia con l' Amministrazione Comunale di Taranto.

L' evento si è svolto online e la giuria composta da esperti del settore e di business development, strategia e analisi, finance e comunicazione ha premiato quattro progetti, attinenti alle tracce proposte dalla iniziativa: Cruise City - Servizi ed esperienze per i turisti del mare (crocieristi); Cultural City - Esperienze culturali e creative di scoperta del territorio; A City to Stay - Servizi per l' ospitalità e offerta ricettiva e A City to visit Commercializzazione e gestione \_ \_ dell' offerta turistica. Bikes è il progetto presentato da 5 giovani professionisti nel settore turistico e archeologico.

L' idea si basa sulla proposta di itinerari in bici, alla scoperta del valore archeologico di Taranto, partendo proprio dal mare. Ogni itinerario segue un tema specifico legato alla città e .1 111 i9, consente anche di sperimentare la visione in realtà aumentata di alcuni punti di interesse.

Egeria, la casa delle viandanti, è l' idea sviluppata da Lucia Francioso, guida turistica, e Antonietta Podda, professionista della comunicazione. Si tratta di un luogo dedicato al turismo femminile che vuole offrire un' accoglienza familiare, partecipativa ed esperienziale, per scoprire il territorio tarantino in modo autentico.

Marina Coliving è un progetto di hospitality e condivisione pensato per offrire una nuova vita al mare. Un coliving incentrato sulla cultura del mare e la tutela dell' ambiente, ideato da sei giovani professionisti.

L' obiettivo è quello di dare vita a una comunità locale legata al mare e alla sua valorizzazione, rafforzando anche i legami con le realtà del territorio.

Slab, un' oasi nel centro urbano, letteralmente sul mare. Questo nuovo progetto si compone di piattaforme modulari, e ospiterà anche serre idroponiche.

L' obiettivo di Slab è quello di generare un impatto sociale su più fronti. Dall' essere un esempio di sostenibilità e economia circolare, alla creazione di una nuova narrativa turistica.

I progetti vincitori hanno vinto un percorso di accompagnamento per la partecipazione agli incentivi di Invitalia.

[Red. Ta.]



# Sea Reporter

## Manfredonia

### Capitaneria di Porto di MANFREDONIA SEZIONE TECNICA - ORDINANZA N° 04/2021

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Capitaneria di **Porto** di **MANFREDONIA** SEZIONE TECNICA Piazza Marconi nr. 27 - 71043 - **Manfredonia** - Tel.0884/583871 - Fax 0884/587388 E-mail cpmanfredonia@mit.gov.it - PEC cp-manfredonia@pec.mit.gov.it - Sito web www.guardiacostiera.gov.it/manfredonia

ORDINANZA N° 04/2021 Il Capitano di Fregata (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del **Porto** di **Manfredonia**:

VISTA l'istanza datata 06/04/2021, a firma del Legale Rappresentante della società "NUOVA OCEANUS ORCA S.r.l.", con sede a Trani (BT) in C.so Cavour n.41 (P.iva 06737200722), Sig.ra LATTANZIO Maria, incaricata dell' esecuzione di lavori subacquei di manutenzione ordinaria e straordinaria delle condotte sottomarine a servizio dell' impianto di depurazione "Lotto 4 - Area Esercizio Depurazione (AED) - in località MATTINATA (FG)"; VISTO il contratto triennale di affidamento lavori, N.2000016244 datato 30/07/2020, con cui l' ACQUEDOTTO PUGLIESE S.P.A., con sede a Bari (BA) in Via Cognetti n.36 (P.IVA 00347000721), ha affidato alla società "NUOVA OCEANUS ORCA S.r.l." i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria delle condotte sottomarine a servizio degli impianti di depurazione Area FG; VISTA l' estratto dal Registro Imprese n. T431192208 in data 06/04/2020, relativo all' iscrizione della società "NUOVA OCEANUS ORCA s.r.l." con sede a Trani (BA) alla Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Bari; VISTO il Piano di Sicurezza e Salute dell' Ambiente di Lavoro a Bordo del battello pneumatico "ORCA" 1BL 457, datato Maggio 2010; VISTA la Licenza per navi minori e galleggianti della Motobarca (battello pneumatico) "ORCA"1BL 457; VISTO il Piano di Sicurezza e Salute dell' Ambiente di Lavoro a Bordo della M/n "TEMPLARE" 2ML 472; VISTA la licenza per navi minori e galleggianti della M/n "TEMPLARE" 2ML 472; VISTA la documentazione degli operatori tecnici subacquei operanti, e relativa validità delle visite mediche; VISTA la regolare validità della patente nautica del Sig. PAPAGNO Umberto e NAPOLETANO Mauro, rispettivamente in qualità di conduttori del battello pneumatico "ORCA" 1BL 457 e della M/n "TEMPLARE" 2ML 472; VISTO il documento della Società operante per le "Misure Precauzionale e Procedure Operative in Attuazione del Protocollo Condiviso di Regolamentazione per il Contenimento della Diffusione del COVID-19"; RAVVISATA la necessità di regolamentare il transito/sosta di unità in genere nella zona di mare interessata dai lavori in parola, ai fini della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare; VISTA la Convenzione Internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 72), ratificata con Legge 27.12.1972 n. 1085; VISTA la normativa UNI 11366 Giugno 2010 inerente la Sicurezza e tutela della salute nelle attività subacquee; VISTI gli artt. 17,30, 62, e 81 del Codice della Navigazione, nonché l' art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima); VISTA la propria autorizzazione n.10/2021 in data 15 Aprile 2021; VISTI gli atti d' ufficio; R E N D E N O T O a partire dalla data di pubblicazione della presente Ordinanza, per la durata di giorni 30 (trenta), la Società "NUOVA OCEANUS ORCA s.r.l., con sede a Trani (BT) in C.so Cavour n.41, effettuerà lavori di manutenzione ordinaria alla condotta sottomarina a servizio dell' impianto di depurazione gestito da Acquedotto Pugliese S.p.a., ricadente nell' Area Esercizio Depurazione (AED) LOTTO 4, del Comune di Mattinata (FG), consistenti in: - Verifica e ispezione condotta e opere annesse; - Pulizia del sistema di diffusione, degli organi di manovra; - Manutenzione della boa terminale; - Ispezione e manutenzione del sistema di ormeggio; nell' area di mare delimitata dalla costa ed i seguenti punti di coordinate



**RENDENTE**  
 in nome della legge di autorizzazione delle procedure ordinarie, per la durata di giorni 30 (trenta), la Società "NUOVA OCEANUS ORCA S.r.l.", con sede a Trani (BT) in C.so Cavour n.41, effettuerà lavori di manutenzione ordinaria alla condotta sottomarina a servizio dell' impianto di depurazione gestito da Acquedotto Pugliese S.p.a., ricadente nell' Area Esercizio Depurazione (AED) LOTTO 4, del Comune di Mattinata (FG), consistenti in: - Verifica e ispezione condotta e opere annesse; - Pulizia del sistema di diffusione, degli organi di manovra; - Manutenzione della boa terminale; - Ispezione e manutenzione del sistema di ormeggio; nell' area di mare delimitata dalla costa ed i seguenti punti di coordinate

geografiche (WGS84): PUNTO LATITUDINE LONGITUDINE A 41° 42'07,08" N 016° 05'27,72" E B 41° 41'38,46" N 016° 05' 22,2 " E C 41° 42'14,28" N 016° 04'07,92" E D 41° 41'43,32" N 016° 03'56,34" E meglio individuata nell' allegato 1, che costituisce parte integrante

---



## Sea Reporter

### Manfredonia

---

della presente Ordinanza. Le operazioni oggetto dell' intervento saranno eseguite esclusivamente dagli operatori tecnici-subacquei specializzati con l' ausilio dell' unità navale (battello pneumatico) M/b "ORCA" 1BL 457, e della M/n "TEMPLARE" 2ML 472, che dovrà essere disponibile nell' area dei lavori per intervenire prontamente in caso di necessità e per il mero trasporto delle attrezzature e del personale dipendente dell' impresa proprietaria del mezzo nautico. O R D I N A Articolo 1 A partire dalla data di pubblicazione della presente ordinanza, e sino al termine dei lavori in questione, la zona di mare di cui al RENDE NOTO è interdetta al transito e alla sosta di qualsiasi unità navale, alla pesca in qualsiasi forma praticata, e ad ogni altra attività connessa ai pubblici usi del mare, ivi compresa l' attività subacquea. Costituiscono eccezioni al divieto di cui al precedente comma: - Le unità navali e gli operatori subacquei della Ditta impegnata nei lavori in questione; - Le unità della Guardia Costiera, delle Forze di Polizia nonché militari in genere, in ragione dei loro compiti istituzionali. Nel periodo di validità del presente provvedimento, comunque, è fatto obbligo alle unità navali in genere e a tutte le persone (compresi i subacquei) di mantenersi a distanza di sicurezza non inferiore a metri 300 (trecento) dalla zona di mare individuata nel RENDE NOTO, e di prestare la massima attenzione alle eventuali segnalazioni provenienti dalle persone impegnate nelle attività di cui trattasi. L' attività di manutenzione di cui alla presente ordinanza dovrà, comunque, essere immediatamente interrotta nel caso in cui motivi di sicurezza rendano opportuna tale decisione. Articolo 2 Disposizioni finali e sanzioni L' efficacia del presente provvedimento può essere sospesa a motivato giudizio di questa Autorità Marittima, qualora si verificassero fatti o situazioni che potrebbero compromettere la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare. L' Autorità Marittima è manlevata da responsabilità, a qualunque titolo derivanti, per danni a persone e/o beni dei soggetti partecipanti o terzi, dalle attività svolte ed anche qualora il danno non derivi dall' osservanza di cui ai precedenti articoli. Il responsabile di cantiere, il capocantiere subacqueo nonché il Legale Rappresentante della Società "Nuova Oceanus Orca S.r.l.", sono direttamente responsabili, in ogni sede, di tutti i danni eventualmente derivanti a persone e/o cose in dipendenza dell' attività di che trattasi. I contravventori alla presente Ordinanza saranno puniti, salvo che il fatto non integri una fattispecie diversa o di più grave reato, e salve le maggiori responsabilità derivanti dall' illecito comportamento: a) se alla condotta di un' unità da diporto, ai sensi dell' art.53 del Decreto Legislativo n°171/2005, così come revisionato dal D.lgs 229/2017, e dall' art.1174 del Codice della navigazione; b) negli altri casi, autonomamente o in eventuale concorso con altre fattispecie, ai sensi degli art.1164 e art.1231 del Codice della Navigazione. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l' affissione all' albo dell' ufficio, l' inclusione alla pagina "Ordinanze" del sito istituzionale [www.guardiacostiera.gov.it/manfredonia](http://www.guardiacostiera.gov.it/manfredonia), nonché l' opportuna diffusione tramite gli organi di informazione. IL COMANDANTE C.F. (CP) Giuseppe TURIANO Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 7 marzo 2005, n.82 e norme collegate In Data/On Date: lunedì 19 aprile 2021 11:02:40.

## Il Tirreno

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

il contrammiraglio livornese

### Il ministro indica Agostinelli per il porto di Gioia Tauro

*È commissario straordinario dello scalo calabrese ormai già da quasi sei anni Da Giovannini una informata di nomine: ora è necessaria l'intesa delle Regioni*

Livorno. È ufficiale: nella mappa della portualità made in Italy c'è un livornese chiamato a guidare il maxi-porto di Gioia Tauro. Si tratta del contrammiraglio Andrea Agostinelli, livornese, 62 anni compiuti alla vigilia dell' Epifania, che è alla guida dello scalo calabrese - dalle cui banchine transitano container per tre milioni di teu e quasi 40 milioni di tonnellate di merce - già dal novembre di sei anni fa, ma come commissario. Adesso il ministro delle infrastrutture Enrico Giovannini ne ha messo nero su bianco il nome finalmente con quella consacrazione come presidente che era attesa da mesi e mesi.

Beninteso, per Agostinelli si tratta ancora dell' inizio dell' iter: adesso il presidente della Regione Calabria è chiamato a dare l' intesa, cioè una sorta di placet, poi si passerà al vaglio delle commissioni parlamentari, infine sarà di nuovo il ministro a formalizzare la nomina con un decreto.

Il nome del contrammiraglio labronico - la cui sorella Eleonora è vicepresidente del liceo Enriques ed è consigliera comunale Pd - è in un pacchetto di nomine messe sulla rampa di lancio da Giovannini: Matteo Africano andrà a rimpiazzare Rodolfo Giampieri a Ancona per l' Authority del Mar Adriatico Centrale (dove è segretario generale Matteo Paroli, ex alto dirigente dell' Authority livornese), Fulvio Lino Di Blasio è in predicato per Venezia alla testa dell' istituzione del Mar Adriatico Settentrionale, confermato invece Ugo Patroni Griffi a Bari ai vertici dell' ente del Mare Adriatico Meridionale, Alberto Chiovelli è stato inviato a Catania per dirigere l' **Autorità del sistema portuale** della Sicilia Orientale.

In realtà, come dicevamo, Agostinelli a Gioia Tauro lo conoscono già bene: era arrivato al timone dello scalo-clou come porto italiano di transhipment nel Mediterraneo in una fase di emergenza in cui non di rado si è puntato su figure istituzionali come una classe dirigente di servitori dello Stato costituita dagli alti ufficiali delle Capitanerie dislocati sul territorio come direttori marittimi. In tutti questi anni Agostinelli, che in quanto militare è esterno al mondo della politica, dev' esser stato tutt' altro che un burocrate se è vero che da mesi e mesi le voci delle istituzioni calabresi di differente colore politico avevano mandato segnali di apprezzamento del lavoro fatto e avevano chiesto che la fase precaria del commissariamento si trasformasse infine in una nomina come presidente così da poter compiere il lavoro con un orizzonte di programmazione meno corto e incerto.

È arrivato nel novembre 2015 alla guida del porto di Gioia Tauro, dopo che dieci mesi prima era stato nominato direttore marittimo della Calabria e della Basilicata Tirrenica. In precedenza, con i gradi prima da capitano di fregata e poi da capitano di vascello, era stato in servizio nel comando generale delle Capitanerie e alla guida di compartimenti marittimi come Salerno e Rimini.

Prima ancora era stato comandante in seconda a di Portoferraio e ufficiale coordinatore in Accademia Navale.

Come si ricorderà, Gioia Tauro è il porto per il quale era circolata l' indiscrezione di una candidatura dell' ex sindaco livornese Filippo Nogarini.

E a Gioia Tauro, nell' era Contship, non sono mancati manager livornesi: era stato lo stato maggiore di Eurokai a



spedire alcuni dirigenti della Compagnia portuale, a quel tempo partner di Contship, a collaborare per cercare di riorganizzare una situazione complicata.

Per adesso, in attesa del consenso della Regione, il contrammiraglio Agostinelli non intende rilasciare

---



## Il Tirreno

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

dichiarazioni. Non è un segreto che adesso stia raccogliendo i frutti di un lavoro di lunga data: dopo una fase di rallentamento, che aveva portato il traffico container a scendere sotto i 2,4 milioni di teu, ecco che nell' anno dell' emergenza Covid il porto di Gioia Tauro ce l' ha fatta addirittura a fare un balzo fin quasi a sfiorare i 3,2 milioni di teu. Ma il disegno che potrebbe cambiare una parte dell' identikit di quello scalo sta nel non limitarsi al trasbordo nave-banchina-nave riuscendo semmai a far ripartire con altri mezzi di trasporto i container arrivati via mare. Soprattutto ripartire utilizzando la ferrovia («ora il terminal ferroviario è funzionante», aveva detto parlando con i giornalisti durante un incontro pubblico).

Con un obiettivo: creare un effetto diffusivo in zona, contando anche sulla "Zes", la zona di agevolazioni già prevista.

--M.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Autorità portuale, Agostinelli indicato presidente dal Mit

Domenico LatinoGIOIA TAURO Quasi sei anni, intensi, cruciali per lo scalo gioiese, da commissario straordinario dell' **Autorità portuale**, a breve, l' ammiraglio Andrea Agostinelli, livornese ma ormai calabrese d' adozione, ne diventerà presidente, per volere del ministro alle Infrastrutture Enrico Giovannini che ieri ha chiuso le procedure indicando il suo nome al governatore della Regione per la richiesta d' intesa. Come prevede la legge, infatti, Spirlì dovrà dare riscontro entro 30 giorni, dopodiché l' intesa si riterrà acquisita. Non ci dovrebbero comunque essere sorprese, visto che più volte, e anche di recente, il presidente f.f. ha espresso pubblico apprezzamento per Agostinelli. Ma al di là dei nomi, la designazione del primo presidente dell' **Autorità portuale** e di **Sistema** della Calabria sancisce finalmente anche la fine del lungo periodo commissariale dell' Authority, unico ente sopravvissuto alla riforma dei porti del 2016, che adesso avrà la tanto agognata governance stabile. Raggiunto al telefono, Agostinelli non si sbilancia: «Sono scaramantico -afferma scherzosamente - è ancora presto, bisogna vedere cosa farà la giunta regionale, poi ci sono le Commissioni Trasporti di Camera e Senato; ora la palla ce l' ha il presidente Spirlì, eviterei ogni commento, semmai in un secondo tempo ma adesso è giusto che l' attenzione sia sulla Regione». L' ammiraglio, al lavoro fino a tardi per preparare un' importante riunione, prevista per oggi pomeriggio alla Regione, sui piani regolatori dei porti della Calabria, con l' assessore Catalfamo e gli amministratori, si dimostra comunque raggianti per la nascita della nuova AdSp: «Quando ci sarà ufficialmente il presidente decreterà l' ingresso nella nostra **Autorità** del porto dei Vibo, cosa non da poco, aumentiamo la famiglia». Erano stati davvero in tanti, nei mesi scorsi, a riconoscergli grandi meriti chiedendone la riconferma nell' incarico in modo bipartisan. Addirittura, erano scesi in piazza gli stessi portuali che, in diverse occasioni, ne hanno tessuto pubblicamente le lodi per aver gestito al meglio il delicato passaggio di consegne tra Contship e Msc al timone del terminal, tirando di fatto lo scalo fuori dalla crisi nera che aveva portato ai licenziamenti di massa. Risultati che sono sotto gli occhi di tutti.

L' ultima parola adesso spetta al governatorefacente funzioni.



## «Il porto è casa nostra. Voi lo sapete»

*Lo sfogo di un imprenditore lombardo: «Fortunatamente l'ho capito, e non ho sbagliato!»*

Giuseppe Lo Re Reggio Calabria «Quella è casa nostra». Sul porto, o meglio sulla fetta ricadente nel "suo" territorio, non accetta discussioni Antonino Pesce detto "pizzolino": lui, accusato dalla Dda di «curare la gestione delle attività illecite della consorteria, con particolare riferimento alle sostanze stupefacenti e alle estorsioni», sarebbe il delegato anche alle relazioni con le altre consorterie, cioè «definire le alleanze e rispettive competenze in merito al predominio mafioso del territorio e alla suddivisione dei proventi illeciti». E proprio dei rapporti con Molè e Piromalli parla un po' risentito, intercettato, nel 2017. Al suo interlocutore Pesce scatta una "fotografia" che gli inquirenti ritengono emblematica degli interessi delle cosche sul porto di Gioia Tauro: gli incassi delle estorsioni, in questo caso sui lavori per il terminal intermodale in territorio di San Ferdinando, sarebbero di competenza esclusiva dei Pesce. "Pizzolino" lo avrebbe detto a chiare lettere all' emissario dei Molè: «Non so come sono combinati a Gioia, già sono combinati male, strani, comunque gli ho detto, che devi fare... vedi che quella è casa nostra... perché là siamo... perché non dicono dal lato nostro non dicono a loro! Là è casa nostra, voi lo sapete, San Ferdinando è casa nostra, non è lavoro che prendono...». Secondo Pesce, i patti stretti tra le due consorterie prevedevano la ripartizione dei proventi estorsivi solo limitatamente ai lavori eseguiti nel comune di Gioia Tauro: «Fottitene gli ho detto io, sempre così ha funzionato». Così, dunque, sarebbe stato per il terminal. Non solo la ditta appaltatrice avrebbe dovuto assegnare i subappalti alle imprese indicate dai clan, ma tutte avrebbero pagato anche una tangente alla cosca. Nulla la Dda contesta all' **Autorità portuale** che ha assegnato i lavori: «Formalmente era tutto in regola», ha spiegato il procuratore Bombardieri. Dietro, però, ci sarebbero state pressioni sulla ditta lombarda vincitrice dell' appalto.

Secondo la Dda la cosca Pesce avrebbe inizialmente puntato le sue mire sui lavori di manutenzione del verde a San Ferdinando, salvo poi virare sull' area **portuale**. Riflettori, quindi, sulla costruzione di un capannone industriale, affidata dall' **Autorità portuale** a una società di un' altra provincia calabrese, e sulla realizzazione - tra il porto e la prima zona industriale - di un terminal intermodale, assegnata a una società lombarda e da quest' ultima a un' associazione temporanea d' imprese costituita da due ditte, una lombarda e una di altra provincia calabrese. Lavori che sono stati in parte poi espletati - in regime di subappalto - da altre ditte, alcune delle quali sostanzialmente imposte dalle cosche Pesce e Piromalli e costrette a pagare il pizzo, «riaffermando così - ricostruisce la Dda - l' influenza criminale sull' importante struttura **portuale** di quel territorio».

È uno sfogo, intercettato, dell' imprenditore lombardo titolare della ditta a cui sono imposti due subappalti a mettere gli inquirenti sulla pista giusta: l' uomo, spiegando perché ha ceduto alle richieste illecite, racconta della visita notturna in albergo di persone non meglio indicate («dopo che mi erano arrivati in albergo per forza») che lo avrebbero intimorito, facendogli chiaramente intendere che si trattava di un avvertimento mafioso. «Al momento ho avuto paura... poi a letto Questo è un avvertimento del mafioso vero, quello che ti dice, ti ho mandato gente di Rosarno se non fai così e così... Ma poi gliel' ho detto, glielo ho detto proprio a lui in facci, e la prossima volta che provi ancora a farmi un atteggiamento che tu mi devi svegliare di notte per dirmi queste cose in questo modo, sappi che io e te....



tagliamo il rapporto, se fai una cosa del genere». L' imprenditore si è adeguato alla "legge del clan" preferendo far gestire i lavori alle imprese "gradite" alle cosche locali: «A me mi hanno tirato fuori dall' albergo, eh! Dopo lì non sono sceso, perché non sono sceso perché alla fine... fargliela



## Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

---

gestire a loro».

Alla fine, quindi, non avrebbe seguito le indicazioni dell' **Autorità portuale**; piuttosto la selezione sarebbe avvenuta in base alla "vicinanza" delle ditte alle consorterie mafiose del posto, «distribuendo equamente tra le stesse i lavori da eseguire, in modo da non scontentare nessuno e poter lavorare in tranquillità», annota la Dda. «Perché quello dell' **Autorità** mi aveva detto di prendere questo. No! lo ho preso, li ho confrontati, da mia ricerca, dal nostro entourage, da collegamenti, sono andato... questo, questo e questo, confronto questo, questo e questo, fortunatamente non ho sbagliato, non ho sbagliato perché... ho preso... per determinate attività, il capostipite di una famiglia, e per determinate attività il capostipite dell' altra famiglia. È brutto dire così, però sono arrivato a capire questo... fortunatamente l' ho capito! Li ho presi, li ho messi in attività separate, prima. Adesso, con le pavimentazioni, li ho messi un po' insieme, però è già un anno che uno faceva uno ed uno faceva l' altro». Tutti contenti, a testa bassa e in silenzio.

'NDRANGHETA Handover - Pecunia Olet

## Per la cosca Pesce di Rosarno e alleati 53 misure cautelari

ROSARNO - Ancora una pesantissima inchiesta sui Pesce di Rosarno, sui loro alleati e prestanomi, sulle imponenti attività illegali che mettevano in atto e che variano dallo spaccio di droga, alle estorsioni, al controllo degli appalti nel porto di Gioia Tauro, alle guardiane, al controllo di settori nevralgici del mondo economico con la grande distribuzione ed i trasporti.

Una presenza asfissiante, la loro nel territorio rosarnese ma anche di San Ferdinando.

Il blitz congiunto di Polizia, carabinieri e Guardia di Finanza è scattato ieri mattina alle prime ore dell' alba al termine di complesse e articolate indagini coordinate dalla Direzione Distrettuale Antimafia della Procura della Repubblica di Reggio Calabria diretta dal Procuratore Giovanni Bombardieri ed in particolare della Squadra Mobile della Questura di Reggio Calabria e il Servizio Centrale Operativo, del Ros dell' Arma dei Carabinieri, con il supporto del Comando Provinciale CC di Reggio Calabria e del Gico della Guardia di Finanza di Reggio Calabria, unitamente allo Scico. 53 le ordinanze cautelari di cui 44 in carcere e 53 ai domiciliari emesse dal Gip presso il Tribunale di Reggio Calabria, tutti indagati, a vario titolo,

per associazione mafiosa, detenzione, porto e ricettazione illegale di armi, estorsioni, favoreggiamento personale, aggravati dalla circostanza del metodo e dell' agevola zione mafiosa, nonché per traffico e cessione di sostanze stupefacenti. L' inchiesta ha portato anche al sequestro preventivo di tre società con sedi a Rosarno, il cui valore complessivo è di oltre 8,5 milioni di euro. Un lavoro di squadra con la Mobile reggina che ha operato in collaborazione delle omologhe Strutture Investigative di Vibo Valentia, Torino, Foggia, Imperia, Asti, Benevento, Cagliari, Napoli, Prato e Rovigo, e con il supporto operativo di numerosi equipaggi dei Reparti Prevenzione Crimine in un' inchiesta denominata Handover e il Ros e il Gico che sequestrato una cooperativa agricola - con annessi capannoni industriali e terreni e un' impresa individuale avente ad oggetto l' esercizio di attività agricola denominate Pecunia Olet. Inchieste coordinate dal Procuratore Aggiunto Gaetano Paci e dai Sostituti Procuratori Francesco Ponzetta e Paola D' Ambrosio. Indagini che hanno permesso di far emergere le attività tipicamente crimi nali, connesse alla gestione del traffico di stupefacenti, alle estorsioni ed al "controllo" delle commesse di lavori gestite dalla **Autorità Portuale** di Gioia Tauro riguardanti opere interne all' area **portuale**, ma anche economico/imprenditoriale, destrutturando la gestione monopolistica da parte della cosca - attraverso accordi collusivi con un gruppo imprenditoriale siciliano, con mire espansioniste in territorio calabrese - del settore della grande distribuzione alimentare e della gestione delle attività economiche collegate alla grande distribuzione. L' inchiesta Handover rappresenta la prosecuzione dell' opera zione Recherche nell' ambito della quale, nell' aprile di quattro anni fa vennero eseguite numerose misure cautelari nei confronti di esponenti della potente cosca Pesce di Rosarno per associazione mafiosa e associazione per delinquere finalizzata al traffico di sostanze stupefacenti. In quella circostanza, riusciva a sottrarsi alla cattura Antonino Pesce classe 1992 che veniva successivamente localizzato e catturato l' anno successivo dagli investigatori della Squadra Mobile e del Servizio Centrale Operativo. Le ricerche del latitante e le relative indagini consentito di ricostruire l' articola ta rete dei fiancheggiatori che hanno favorito la sua latitanza, tanto da consentirgli di dirigere gli affari della cosca, senza mai abbandonare il territorio riorganizzando la cosca e quindi proseguire nella gestione delle attività illecite, operando nei settori del traffico di sostanze stupefacenti, delle estorsioni in danno di operatori economici, del





## Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

Insomma, i Pesce nonostante le numerose inchieste e i tanti arresti negli anni passati erano riusciti a riemergere continuando ad operare sul territorio in accordo con altre potenti articolazioni della 'ndrangheta quali i Bellocco di Rosarno e i Piromalli di Gioia Tauro. Tra i soggetti finiti al centro dell' in chiesta anche un commercialista ritenuto il regista di attività connesse alla gestione ed all' occultamento/schermatura del patrimonio illecitamente accumulato dalla cosca Pesce della quale è risultato esserne partecipe a tutti gli effetti, avendo egli messo a disposizione della 'ndrangheta sè stesso e le sue competenze in materia societaria, contabile e fiscale, andando ben oltre la funzione tipica del mandato professionale.

GLI AFFARI Logiche e spartizioni sui lavori da fare allo scalo di Gioia Tauro

## **Gli appalti all' interno del porto passavano dalle mani delle 'ndrine**

ROSARNO - Ogni appalto pubblico nel territorio dei Pesce doveva passare dalle loro mani. E nulla sfuggiva al loro controllo, anche i lavori dentro la cinta **portuale**. In quell' area già da tempo è stata disegnata una linea interna che delimita le competenze mafiose di Gioia Tauro o di San Ferdinando - Rosarno e il controllo del territorio e quindi delle estorsioni. I Pesce sono passati dai lavori relativi alla manutenzione del verde del comune di San Ferdinando ai lavori effettuati nell' area **portuale** tra Gioia Tauro e San Ferdinando, riguardanti la costruzione di un capannone industriale, affidata dall' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro ad una società di costruzioni di altra provincia calabrese e la realizzazione - tra il Porto e la 1<sup>a</sup> Zona Industriale - di un terminal intermodale, assegnata dall' **Autorità Portuale** ad una società lombarda e da quest' ultima ad un' associazione temporanea d' imprese costituita da due ditte, una lombarda e una di altra provincia calabrese. Lavori che venivano in parte poi espletati - in regime di sub appalto - da altre ditte, alcune delle quali sostanzialmente imposte dalle cosche Pesce e Piromalli che le costringevano a pagare il pizzo, riaffermando, in tal modo, l' influenza criminale sull' importante struttura **portuale**

di quel territorio. Una sorta di "si gnoria mafiosa" l' ha definita il Procuratore Aggiunto Gaetano Paci che serviva ad imporre logiche e spartizioni in maniera scientifica. E lo facevano anche in un contesto assolutamente super controllato come il porto di Gioia Tauro. Sulla costruzione del Terminal Inter modale dello scalo, posto formalmente nel territorio di San Ferdinando, erano sorte malintese con le famiglie mafiose di Gioia Tauro tanto che Antonino Pesce cl. 93 in un dialogo con tale Salvatore Ferraro, captata dagli inquirenti, evocava vecchi patti tra Rosarno e Gioia Tauro, rivendicando una competenza esclusiva delle consorterie rosarnesi su San Ferdinando puntualizzando che la suddivisione degli introiti estorsivi con i Molè e /o i Piromalli era dovuta solo per le questioni localizzate a Gioia Tauro. «Per lavoro, per lavoro pure... per tutto, tutti i cazzi io, sto andando a Gioia tutti i giorni... da questo da quello... tutto, io posso andare...tu con chi parli parli c' e il nome mio, l' altro giorno e venuto il figlio di Mole, adesso sta venendo un' altra volta e ha detto ine...e l' ho mandato via; ieri martedì dovevo andare, poi gli hanno fatto un mese a mio suocero e mi sono dimenticato, adesso vedi che mi salta un' altra volta e lo devo mandare via un' altra volta, e mi sto scannando con le perso ne... che questo dice e ma spartiamo sempre tra Gioia e Rosarno nella banchina le cose del porto, la e San Ferdinando gli ho detto io, quando è dentro Gioia spartiamo perche la tocca a noi, e a San Ferdinando a voi non vi tocca gli ho detto io, eh...ma cosi ragionate... dice, il vostro ve lo tenete voi ed il nostro ce lo dobbiamo dividere, e perche quando mai, sempre cosi erano i patti perche la sono cazzi nostri quello che facciamo e dice ma cosi non funziona...fottetene gli ho detto io, sempre cosi ha funzionato, si e messo a camminare e dice: e allora lo chiamo io...ine...a quel Rocco!

Vallo a chiamare gli ho detto io e vediamo se non ti appendo ad un palo gli ho detto io, come vai e lo chiami... tanto». Dal tenore della conversazione si apprendeva che un referente della cosca Molè' - identificato dalla p.g.in Marco Molè era andato dai pesce per rivendicare un loro diritto: «Marchiceddo, Marchiceddo quel cazzone...

Niente... ma no che c' entra lui, loro sono cosi con i Piromalli " ). Il Molè aveva criticato il sistema di spartizione, giudicandolo iniquo, perchè più vantaggioso per i Rosarnesi che non volevano condividere i proventi estorsivi di San Ferdinando, ma compartecipavano a quelli relativi al Comune di Gioia Tauro.





## Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

Su richiesta di Ferraro ("Ma loro se li dividono i soldi"), Antonino Pesce precisava di non sapere quali fossero gli accordi di spartizione tra i Molè e i Piromalli ma ribadiva che i proventi connessi alla realizzazione del terminal intermodale - ricadendo i relativi lavori nel territorio di San Ferdinando Squadra Mobile erano di loro competenza esclusiva ("No... sono..., so come cazzo... non so come sono combinati a Gioia, già sono combinati male, strani, comunque gli ho detto, che devo fare... vedi clie quella e casa nostra...

perche la siamo... perche non dicono A quando...dal lato nostro non dicono A loro!. Si... la e casa nostra, voi lo sapete, San Ferdinando e casa nostra, non e il lavoro che prendono...ine..a San Ferdinando, la e San Ferdinando dove devono fare l' altro lavoro!"). Pesce raccontava al suo interlocutore che il referente mafioso di Gioia Tauro gli aveva confidato di essere già "andato a parlare" ovvero ad avanzare delle richieste estorsive, puntualizzando tuttavia di non voler sconfinare nella zona di competenza della cosca Pesce e di essere consapevole di non avere titolo a trattenere l' eventuale tangente; Pesce osservava ironicamente che il referente dei Molè, con tale discorso, sperava chiaramente di indurlo a fargli un' offerta di compartecipazione agli introiti estorsivi ("La e casa nostra gli ho detto, no dice che ci mancherebbe, la e San Ferdinando dice anzi io ero andato a parlare, percheera andato lui a parlare all' inizio ine... non c' e il problema perche se vi ho fatto il favore a voi e lo stesso che l' ho fatto da solo dice, siamo una cosa sola dice, non c' e il problema, mi ha fatto piacere che ho parlato per voi, alla fine dei conti... perche io non c' entro niente. Tipo mi buttava la battuta in modo che io gli dicevo: non vi preoccupate che vi esce qualche cosa anche a voi"»).

mi.al.

### Imprese strozzate dalla 'Ndrangheta. Due clan decapitati dai magistrati

*Colpiti i clan Pesce e Bellocco di Reggio Calabria con 53 arresti in un'operazione congiunta di Polizia, Carabinieri e Gdf*

Cinquantatré persone arrestate, di cui nove agli arresti domiciliari. I magistrati hanno colpito i clan Pesce e Bellocco della 'Ndrangheta di Rosarno (RC) che estorcevano il pizzo a diverse imprese del territorio, da loro strozzate e ricattate. Si è trattato di un'operazione congiunta di Carabinieri, Polizia di Stato e Guardia di Finanza. Nel mirino degli inquirenti anche il ruolo ricoperto da "insospettabili", come esponenti delle forze dell'ordine ed un commercialista. I reparti speciali delle tre forze di polizia - Ros, Scico e Sco - coordinati dalla Procura distrettuale di Reggio Calabria diretta da Giovanni Bombardieri, hanno assestato un duro colpo agli storici clan della 'Ndrangheta di Rosarno, autori di gravissimi reati: dall'associazione mafiosa alle estorsioni, detenzione di armi da guerra, traffico di stupefacenti. Una cappa che opprimeva soprattutto piccole imprese e attività commerciali. Le indagini "Handover" e "Pecunia olet", curate dal Procuratore aggiunto della Dda, Gaetano Paci, e dai sostituti Francesco Ponzetta e Paola D' Ambrosio, hanno fatto emergere il dramma di numerosi imprenditori di Rosarno e di altri comuni della Piana di Gioia Tauro assoggettati alle decisioni dei Pesce-Bellocco, e costretti a versare tangenti per il quieto vivere. Nel mirino della 'Ndrangheta rosarnese erano entrati non solo gli imprenditori locali e la grande distribuzione alimentare "attraverso accordo collusivi - scrivono gli inquirenti - con un gruppo imprenditoriale siciliano (Sisa) che voleva espandersi in Calabria", ma anche le attività legate ai lavori dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, il più grande bacino di transhipment del Mediterraneo. L'inchiesta è partita con l'avvio della ricerca del latitante Antonino Pesce, 29 anni, arrestato il 10 marzo del 2018. L'indagine ha permesso di ricostruire la rete dei favoreggiatori del giovane boss rosarnese, che era rimasto sempre sul territorio di origine per meglio coordinare le attività della cosca di appartenenza. "Attraverso la guardiania - scrivono gli inquirenti, gli arrestati sopperivano alle esigenze di liquidità per sostenere i latitanti, e detenuti e le loro famiglie". Una sorta di mutuo soccorso per tenere unita la cosca e per evitare il potenziale pericolo dei collaboratori. Secondo quanto si legge nel comunicato della Procura, "i Pesce, nonostante gli arresti, erano riusciti a mantenere strette relazioni organizzative con i Bellocco e i Piomalli di Gioia Tauro, controllando ogni attività agricola ed immobiliare, imponendo la tangente sulla circolazione e il trasferimento dei beni, estorcendo danaro nella realizzazione di lavori pubblici in cambio di sicurezza". Numerosi gli episodi estorsivi intercettati dagli inquirenti nel corso dei controlli, mascherate da forme di 'sansalia' (intermediazione) e di protezione per decine di migliaia di euro, accompagnate da minacce gravissime e ritorsioni nei confronti di imprenditori e commercianti e delle loro famiglie. Polizia, Carabinieri e Gdf hanno fatto luce su alcuni episodi estorsivi avvenuti dentro l'area industriale del porto di Gioia Tauro che hanno riguardato la realizzazione di un capannone industriale e di un terminal intermodale, opere assegnate originariamente dall'Autorità portuale ad una impresa edile di altra provincia calabrese, in consorzio con una impresa lombarda, finite in regime di sub appalto ad altre ditte "riconducibili ai Pesce e ai Piomalli". L'inchiesta della Procura distrettuale di Reggio Calabria ha anche posto in evidenza "strette relazioni criminali tra la cosca Pesce ed un gruppo imprenditoriale siciliano attivo nel settore della grande distribuzione alimentare". Il gruppo siculo aveva infatti delegato ai Pesce lo stoccaggio e l'intera filiera del trasporto su gomma delle merci destinate a rifornire i punti vendita al dettaglio del



gruppo. Nonostante l' accordo con i Pesce, il gruppo imprenditoriale siciliano era stato, però, costretto a versare tangenti



## Affari Italiani

### Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

---

anche al clan Cacciola, operante a Rosarno, per assicurarsi "tranquillità". Evidenziato anche il ruolo centrale di un noto commercialista di Rosarno, Tiberio Sorrenti, "profondamente inserito nel contesto ndranghetista rosarnese" che ha messo a disposizione, secondo gli inquirenti, il suo studio di commercialista per "incontri con elementi di vertice della cosca Pesce per dirimere contrasti sorti all' interno della cosca in relazione alla gestione delle estorsioni e per preservare da eventuali indagini il patrimonio illecitamente acquisito dai Pesce". Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

PORTUALITÀ Gioia Tauro interessata da vicino

## Presidenti di Port Authority via alle procedure di rinnovo

GIOIA TAURO - Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle **Autorità di sistema portuale** e inviato ai Presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei Presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita.

Sono cinque le **Autorità portuali** per le quali i presidenti sono in corso di nomina e tra queste l'Autorità del **sistema portuale** di Gioia Tauro con la candidatura a presidente indicato dell'attuale commissario Andrea Agostinelli.

Contestualmente al rinnovo dei vertici delle **Autorità di sistema portuale**, il Ministro ha firmato la direttiva che individua per l'anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei Presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all'accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all'efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle **Autorità portuali** e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022.



## Editoriale Domani

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### 'Ndrangheta: 53 arresti, le mani del clan Pesce sulla grande distribuzione

Alle prime ore del giorno, gli uomini della guardia di finanza, della squadra mobile, dello Sco della polizia, del Ros dei carabinieri e dello Scico delle fiamme gialle della hanno eseguito 53 misure di custodia cautelare, di cui 44 in carcere e 9 ai domiciliari, nei confronti di altrettante persone riconducibili alla cosca Pesce di Rosarno, articolazione di 'ndrangheta ramificata sul territorio di Rosarno e comuni vicini e con interessi sia in ambito nazionale che all' estero. Le accuse, a vario titolo, sono di associazione mafiosa, detenzione, porto illegale e ricettazione di armi, estorsioni, consumate e tentate, favoreggiamento personale, aggravati dalla circostanza del metodo e dell' agevolazione mafiosa, nonché per traffico e cessione di sostanze stupefacenti (prevalentemente marijuana e hashish). Con lo stesso provvedimento, su richiesta della procura antimafia di Reggio Calabria, il gip ha disposto anche il sequestro preventivo di tre società con sede a Rosarno, in provincia di Reggio Calabria, il cui valore complessivo è di oltre 8,5 milioni di euro. Le indagini L' azione portata a termine questa mattina dalla polizia scaturisce dalla convergenza investigativa di due operazioni, «Handover» e «Pecunia Olet», entrambe coordinate dal procuratore aggiunto Calogero Gaetano Paci e dai sostituti procuratori Francesco Ponzetta e Paola D' Ambrosio. Le indagini hanno consentito di disarticolare le proiezioni della cosca Pesce, sia sul fronte delle attività criminali, connesse alla gestione del traffico di stupefacenti, alle estorsioni ed al controllo delle commesse di lavori gestite dalla **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** riguardanti opere interne all' area **portuale**, sia sul fronte economico e imprenditoriale, destrutturando la gestione monopolistica da parte del sodalizio mafioso, attraverso accordi collusivi con un gruppo imprenditoriale siciliano, con l' obiettivo di espandersi ulteriormente sul territorio calabrese. I Pesce, infatti, controllano vari settori, da quello della grande distribuzione alimentare, alla gestione delle attività economiche collegate alla grande distribuzione. Nello specifico, l' inchiesta «Handover» rappresenta la continuazione dell' operazione «Recherche», nell' ambito della quale, il 4 aprile 2017, vennero eseguite numerose misure cautelari nei confronti di esponenti della famiglia Pesce con le accuse di associazione mafiosa e associazione a delinquere finalizzata al traffico di sostanze stupefacenti. Tuttavia, all' epoca, Antonino Pesce riuscì a fuggire, rimanendo latitante per un anno, fino al giorno dell' arresto, avvenuto il 10 marzo 2018. L' indagine «Pecunia Olet», invece, ha riguardato l' infiltrazione della cosca Pesce nel tessuto economico rosarnese relativo alla Grande distribuzione organizzata, con particolare riferimento alla gestione dei trasporti su gomma per il rifornimento di generi alimentari. L' operazione si pone in continuità rispetto a un' indagine analoga, denominata «All Inside», condotta nel 2010, e a seguito della quale vennero eseguite numerose misure cautelari per associazione mafiosa e accertate le ingerenze del cartello 'ndranghetista Pesce-Bellocchio nella distribuzione delle merci dirette verso alcuni punti vendita del gruppo imprenditoriale Sisa nella piana di **Gioia Tauro**. La cattura del boss Le indagini finalizzate alla cattura di Antonino Pesce e quelle condotte sul contesto mafioso, hanno consentito di ricostruire l' articolata rete dei fiancheggiatori che hanno favorito la sua latitanza, tanto da consentirgli di dirigere gli affari della cosca, senza mai abbandonare il territorio. Il sodalizio dei Pesce, infatti, nonostante avesse subito un duro colpo per via delle operazioni che avevano determinato l' arresto dei suoi esponenti storici, è riuscito a riorganizzarsi e proseguire nella gestione delle attività illecite, operando nei settori del traffico di sostanze stupefacenti, delle estorsioni a danno di operatori economici, del controllo delle attività appaltate dall' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e



della proprietà privata. In questo modo, la cosca è riuscita

---



## Editoriale Domani

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

a far fronte alla costante esigenza di liquidità, necessaria per sopperire, in primis, alle spese necessarie per il sostentamento dei latitanti, dei detenuti e delle loro famiglie. I Pesce, secondo quanto emerso dalle indagini, avrebbero continuato a operare sul territorio in accordo con altre potenti articolazioni della 'ndrangheta, come quella dei Bellocco di Rosarno e dei Piromalli di Gioia Tauro, rispetto alle quali gli inquirenti hanno accertato la capacità di controllare capillarmente il territorio e di esercitare una pervasiva infiltrazione nel tessuto economico e sociale, compiendo reati di natura estorsiva del valore di diverse migliaia di euro, a danno di privati cittadini, imprenditori, commercianti ed operatori economici in genere. Una montagna di soldi. In particolare, dal 2015 al 2019, le tre cosche hanno estorto: mille euro all' anno, nei confronti di alcuni proprietari di terreni di Rosarno; almeno 5mila euro, da destinare agli affiliati in carcere; 4mila euro, a danno di un imprenditore boschivo per ottenere l' autorizzazione a procedere alla vendita della legna ottenuta dal taglio degli alberi; 2mila euro, a danno di un privato che aveva acquistato due terreni in una località di Rosarno; 10mila euro, come percentuale dovuta alle cosche sull' acquisto dei terreni ricadenti nelle zone sottoposte al loro controllo; 10mila euro, a danno di un imprenditore di Rosarno e di altri 10mila euro, durante il periodo natalizio. A Queste cifre, si aggiungono circa altri 20mila euro di estorsioni a danno di diverse altre persone nel territorio ionico. Per quanto riguarda invece l' accordo stipulato con un imprenditore siciliano della grande distribuzione ha raggiunto l' apice nel 2014. In quell' anno, infatti, il clan gestiva un centro di distribuzione e smistamento delle merci a Rosarno; tre punti vendita a gestione diretta; quattro punti vendita a gestione indiretta, concessi in affitto; sei punti vendita legati da rapporti di affiliazione e somministrazione. Nonostante l' accordo con i Pesce, il gruppo imprenditoriale siciliano, nel momento in cui ha aperto un punto vendita a Rosarno, è stato costretto a versare regolarmente somme di denaro a titolo estorsivo alle cosche, al fine di mettersi al riparo da azioni ritorsive e proseguire l' attività commerciale in tranquillità. © Riproduzione riservata.

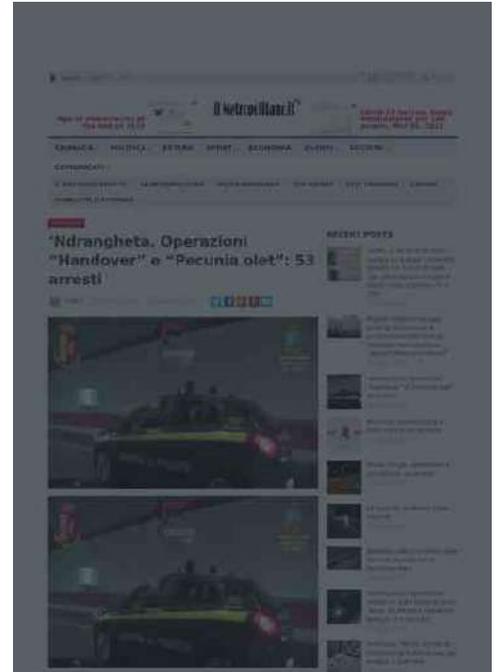
## Il Metropolitan

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### 'Ndrangheta. Operazioni 'Handover' e 'Pecunia olet': 53 arresti

About The Author

Alle prime ore della mattinata odierna, al termine di complesse e articolate indagini coordinate dalla Direzione Distrettuale Antimafia della Procura della Repubblica di Reggio Calabria diretta dal Procuratore Giovanni BOMBARDIERI, la Squadra Mobile della Questura di Reggio Calabria e il Servizio Centrale Operativo, il R.O.S. dell' Arma dei Carabinieri (supportato dal Comando Provinciale CC di Reggio Calabria) e il G.I.C.O. della Guardia di Finanza di Reggio Calabria, unitamente allo S.C.I.C.O., hanno dato esecuzione alle ordinanze di applicazione di misure cautelari nr. 4582/17 - 3400/17 R.G.N.R. D.D.A., nr. 3400/17 R.G.G.I.P D.D.A. e nr. 18 - 35 - 54/20 R.O.C.C. D.D.A, nonché nr. 8/21 OCC emesse in data 27.01.2021 e 14.04.2021 dal G.I.P. presso il Tribunale di Reggio Calabria, su richiesta della D.D.A., nei confronti di 53 soggetti, di cui 44 colpiti dalla misura cautelare della custodia in carcere e 9 agli arresti domiciliari, indagati, a vario titolo, per associazione mafiosa [cosca PESCE], detenzione, porto e ricettazione illegale di armi, estorsioni [consumate e tentate], favoreggiamento personale, aggravati dalla circostanza del metodo e dell' agevolazione mafiosa, nonché per traffico e cessione di sostanze stupefacenti [prevalentemente marijuana e hashish]. Con lo stesso provvedimento, su richiesta della D.D.A., il G.I.P. ha disposto anche il sequestro preventivo di tre società con sedi a Rosarno [RC], il cui valore complessivo è di oltre 8,5 milioni di euro. La Squadra Mobile - con il coordinamento del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato e con la collaborazione delle omologhe Strutture Investigative di Vibo Valentia, Torino, Foggia, Imperia, Asti, Benevento, Cagliari, Napoli, Prato e Rovigo, nonché con il supporto operativo di numerosi equipaggi dei Reparti Prevenzione Crimine - ha dato esecuzione a 49 misure cautelari nei confronti altrettanti soggetti. Il R.O.S. e il G.I.C.O. hanno eseguito misure cautelari personali nei confronti di altri 4 soggetti e sequestrato una cooperativa agricola - con annessi capannoni industriali e terreni - e un' impresa individuale - avente ad oggetto l' esercizio di attività agricola, con relativi terreni - per un valore di stimato di oltre 8,5 milioni di euro. L' odierna operazione di polizia scaturisce dalla convergenza investigativa di due attività di indagine - quella condotta dalla Squadra Mobile denominata Handover e quella svolta dal R.O.S. e dal G.I.C.O. di Reggio Calabria denominata Pecunia Olet - coordinate dal Procuratore Aggiunto Calogero Gaetano PACI e dai Sostituti Procuratori Francesco PONZETTA e Paola D' AMBROSIO, nei confronti della cosca PESCE di Rosarno, articolazione di 'Ndrangheta ramificata sul territorio di Rosarno e comuni vicini e con interessi sia in ambito nazionale che all' estero. Dette attività hanno consentito di disarticolare le proiezioni della suddetta cosca 'Pesce', sia sul fronte delle attività tipicamente criminali, connesse alla gestione del traffico di stupefacenti, alle estorsioni ed al 'controllo' delle commesse di lavori gestite dalla **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** riguardanti opere interne all' area **portuale**, sia sul fronte economico/imprenditoriale, destrutturando la gestione monopolistica da parte della cosca - attraverso accordi collusivi con un gruppo imprenditoriale siciliano, con mire espansioniste in territorio calabrese - del settore della grande distribuzione alimentare e della gestione delle attività economiche collegate alla grande distribuzione. Nello specifico, l' inchiesta Handover rappresenta la prosecuzione dell' operazione Recherche [procedimento penale nr. 1990/2013 RGNR DDA], nell' ambito della quale, in data 04 aprile 2017, vennero eseguite numerose misure cautelari



nei confronti di esponenti della potente cosca PESCE di Rosarno per associazione mafiosa e associazione per delinquere finalizzata al traffico di sostanze stupefacenti. In quella circostanza, riusciva a sottrarsi alla cattura PESCE Antonino classe 1992 che veniva successivamente localizzato e catturato in data 10.03.2018 a Rosarno [RC] dagli investigatori della Squadra Mobile e del Servizio



## Il Metropolitano

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

Centrale Operativo. Le indagini finalizzate alla cattura di PESCE Antonino e quelle condotte sul contesto mafioso, hanno consentito di: ricostruire l' articolata rete dei fiancheggiatori che hanno favorito la sua latitanza, tanto da consentirgli di dirigere gli affari della cosca, senza mai abbandonare il territorio; disvelare come la cosca PESCE, sebbene avesse subito un duro colpo per effetto delle operazioni che avevano determinato l' arresto dei suoi esponenti storici, sia stata capace di riorganizzarsi e proseguire nella gestione delle attività illecite, operando nei settori del traffico di sostanze stupefacenti, delle estorsioni in danno di operatori economici, del controllo delle attività appaltate dall' **Autorità Portuale** di Gioia **Tauro**, della proprietà privata [attraverso la guardiania ], assoggettando siffatte attività a imposizione patrimoniali, finalizzate a consentire all' organizzazione criminale di far fronte alla costante esigenza di liquidità, necessaria per sopperire, in primis , alle spese necessarie per il sostentamento dei latitanti, dei detenuti e delle loro famiglie; far emergere le modalità attraverso le quali la cosca PESCE - dimostrando spiccata capacità di riorganizzazione dopo le operazioni di polizia che l' avevano duramente colpita - abbia continuato ad operare sul territorio in accordo con altre potenti articolazioni della 'Ndrangheta quali i BELLOCCO di Rosarno e i PIROMALLI di **Gioia Tauro**, rispetto alle quali è stata accertata in maniera chiara l' attitudine - in modo particolare dei PESCE - di controllare capillarmente il territorio e di esercitare una pervasiva capacità di infiltrazione nel tessuto economico e sociale attraverso il compimento di reati di natura estorsiva in danno di proprietari terrieri o nel settore dei trasferimenti immobiliari di beni e terreni ubicati nel territorio sottoposto alla loro signoria , attuando forme dirette o indirette di controllo della circolazione dei beni e di imposizione [prelievo forzoso] sui trasferimenti degli stessi, attraverso il cosiddetto ' sistema della guardiania ' che prevede il pagamento di una somma di denaro all' organizzazione criminale in cambio di sicurezza , intesa come condizione che pone il proprietario di un terreno agricolo nella situazione di non subire attacchi ai propri beni ; nonché quelli posti in essere nei confronti degli operatori economici presenti sul territorio [stabilmente o occasionalmente], impegnati nella realizzazione di lavori pubblici o di interesse pubblico; riconfermare come, nel rispetto delle dinamiche criminali che governano il territorio di Rosarno e San Ferdinando [RC], la cosca PESCE si sia spesso interfacciata con i BELLOCCO [anch' essi attivi sugli stessi territori] e con i PIROMALLI operando non di rado congiuntamente, per riscuotere ingenti somme di denaro destinate al finanziamento di attività illecite, al sovvenzionamento dei sodali detenuti e delle loro famiglie, nonché alle esigenze del latitante PESCE Antonino classe 1992. individuare l' esistenza di uno stabile sistema criminale di imposizione a tappeto - da parte della cosca PESCE e delle altre consorterie operanti sul territorio- di estorsioni, anche per diverse migliaia di euro in danno di privati cittadini, imprenditori, commercianti ed operatori economici in genere. Nello specifico, nel periodo compreso tra il 2015 e il 2019, sono state poste in essere dai componenti della cosca PESCE, ma anche della cosca BELLOCCO e dei PIROMALLI, le seguenti estorsioni: di 1.000 euro all' anno, nei confronti di alcuni proprietari di terreni di Rosarno, rimasti ignoti e di almeno 5.000 euro, da destinare ai ' carcerati '; di 4.000 euro, in danno di un imprenditore boschivo per ottenere, dalla cosca PESCE, l' autorizzazione a procedere alla vendita della legna ottenuta dal taglio degli alberi in un terreno sito nell' area sottoposta all' influenza della consorteria criminale; di 2000 euro, in danno di un privato che aveva acquistato due terreni in una località di Rosarno; di una somma di denaro non quantificata, come corrispettivo per la compravendita di due terreni da un commerciante di San Ferdinando; di 10.000 euro, quale percentuale dovuta alle cosche PESCE e BELLOCCO sulle compravendite dei terreni ricadenti nelle zone sottoposte al loro controllo; di 10.000 euro, in danno di un imprenditore [non identificato] di Rosarno, ricevendo inizialmente 7.800 euro ed intimando alla vittima di corrispondere il restante importo [ai BELLOCCO e ai PESCE] e di altri 10.000 euro, durante il periodo natalizio; di 3.000 euro a un imprenditore impegnato nella realizzazione di un' opera pubblica a Rosarno; di una somma di denaro non quantificata, in danno di un imprenditore del settore edile impegnato nella realizzazione di alcuni lavori pubblici appaltati dalla Provincia di

Reggio Calabria; di una somma di denaro non quantificata, in danno del titolare di una ditta di autotrasporti, con la minaccia di danneggiare la sua attività commerciale mediante esplosione di colpi d' arma da fuoco, nonché di impedirgli di svolgere la sua attività e perfino di ucciderlo o di uccidere i suoi familiari; di una somma di denaro non quantificata nei confronti



## Il Metropolitano

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

di un imprenditore edile - già vittima in passato del furto di alcuni automezzi e di danneggiamento, mediante esplosione di colpi d' arma da fuoco, della sua attività commerciale - non corrisposta ai PESCE perché la vittima aveva già pagato l' estorsione alla cosca BELLOCCO che aveva riscosso anche la parte spettante ai PESCE; di un compenso di 10.000 euro, ad un imprenditore operante nella zona industriale di San Ferdinando, con la minaccia di far saltare in aria la sua attività commerciale, qualora non avesse provveduto a pagare entro un termine prestabilito; di 3.000 euro mensile ai referenti della società che si era aggiudicata l' appalto della raccolta dei rifiuti nel comune di San Ferdinando - già vittima in passato di danneggiamenti ai propri mezzi, nonché di richieste estorsive perpetrate da esponenti dei BELLOCCO - da giustificare con l' emissione di fatture per operazioni inesistenti; registrare come la cosca PESCE avesse inizialmente puntato le sue mire anche ai lavori relativi alla manutenzione del verde del comune di San Ferdinando salvo poi rivolgere le attenzioni verso i lavori effettuati nell' area portuale tra Gioia Tauro e San Ferdinando, riguardanti la costruzione di un capannone industriale, affidata dall' Autorità Portuale di Gioia Tauro ad una società di costruzioni di altra provincia calabrese e la realizzazione - tra il Porto e la 1<sup>a</sup> Zona Industriale - di un terminal intermodale, assegnata dall' Autorità Portuale ad una società lombarda e da quest' ultima ad un' associazione temporanea d' imprese costituita da due ditte, una lombarda e una di altra provincia calabrese. Lavori che venivano in parte poi espletati - in regime di sub appalto - da altre ditte, alcune delle quali sostanzialmente imposte dalle cosche PESCE e PIROMALLI che le costringevano a pagare il pizzo , riaffermando, in tal modo, l' influenza criminale sull' importante struttura portuale di quel territorio. comprendere come la cosca PESCE, grazie ai proventi derivanti dai traffici di sostanze stupefacenti - oltre a quelli delle attività estorsive - avesse la disponibilità di una cassa comune in grado di garantire agli affiliati ed alle loro famiglie una sistematica remunerazione. Rispondono di associazione mafiosa 13 soggetti, per aver fatto parte della cosca PESCE, con il ruolo di dirigenti e partecipi. Sono invece accusati di aver preso parte all' associazione finalizzata al traffico di sostanze stupefacenti 13 soggetti in qualità di promotori, dirigenti e partecipi. Altri soggetti rispondono di cessione di sostanze stupefacenti. Invero, l' e indagini hanno consentito di documentare diversi episodi di detenzione ai fini di spaccio di quantitativi, anche ingenti, di sostanza stupefacente [prevalentemente marijuana e hashish], parte dei quali sono stati sottoposti a sequestro. Altri indagati sono ritenuti responsabili di numerose estorsioni, per diverse migliaia di euro, consumate e tentate in danno di privati cittadini, imprenditori ed operatori economici, nonché di detenzione di armi anche da guerra [kalashnikov, mitragliatrice P40 e M12 S]. Alcuni soggetti sono indagati a piede libero per intestazione fittizia di beni. L' indagine PECUNIA OLET [seguita dal ROS Carabinieri e dal GICO della Guardia di Finanza di Reggio Calabria in cooperazione con lo S.C.I.C.O.] ha riguardato l' infiltrazione della cosca PESCE nel tessuto economico rosarnese relativo alla Grande Distribuzione Organizzata, con particolare riferimento alla gestione dei trasporti su gomma per il rifornimento di generi alimentari. La presente attività si pone in continuità rispetto ad analoga indagine denominata 'ALL INSIDE' [anno 2010] nel cui ambito vennero eseguite numerose misure cautelari per associazione mafiosa e vennero accertate le ingerenze del cartello 'Ndranghetista PESCE-BELLOCCO nella distribuzione delle merci dirette verso alcuni punti vendita del gruppo imprenditoriale S. [parte estorta] nella piana di Gioia Tauro. Le odierne investigazioni hanno consentito di documentare l' esistenza di strette relazioni criminali tra la cosca PESCE ed un gruppo imprenditoriale siciliano attivo nella gestione di supermercati e con mire espansionistiche anche in Calabria dove, per ottenere vantaggi economici, non ha esitato a stringere accordi collusivi con la 'Ndrangheta, traendo così vantaggio dal potere mafioso esercitato dalle cosche sul territorio. Detto accordo prevedeva che i PESCE avrebbero gestito in maniera monopolistica lo stoccaggio e l' intero settore dei trasporti su gomma delle merci destinate a rifornire i punti vendita al dettaglio del gruppo. L' imprenditore colluso, conscio della mafiosità dei suoi interlocutori, ha cercato di mettersi al riparo da possibili indagini nei suoi confronti creando una sorta di schermo, stipulando

formalmente accordi commerciali diretti con una sola azienda di autotrasporti pulita riferibile a soggetti incensurati la quale, a sua volta, affidava i trasporti ad ulteriori imprese [padroncini] di gradimento del sodalizio che, in tal modo, si è assicurato, attraverso una gestione monopolistica del settore dei trasporti,



## Il Metropolitano

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

un incremento del potere economico e del prestigio criminale sul territorio. L' apice dell' escalation imprenditoriale della holding siciliana [iniziata nel 2009] è stato raggiunto nel 2014, allorquando il gruppo era presente sul territorio calabrese con: un centro di distribuzione e smistamento delle merci a Rosarno; tre punti vendita a gestione diretta [uno a Rosarno e due a Reggio Calabria]; quattro punti vendita a gestione indiretta, concessi in affitto [due a Reggio Calabria, uno a Catanzaro ed uno a Cosenza]; sei punti vendita legati da rapporti di affiliazione/somministrazione [uno a Gioiosa Jonica, due a Melito Porto Salvo, tre a Reggio Calabria]. Nonostante l' accordo collusivo con i PESCE, il gruppo imprenditoriale siciliano, secondo le più tradizionali regole di 'ndrangheta, nel momento in cui ha aperto un punto vendita a Rosarno ma nel territorio sul quale la signoria mafiosa è esercitata da altra cosca, quella dei CACCIOLA, è stato costretto a versare regolarmente somme di denaro a titolo estorsivo a questi ultimi, al fine di mettersi al riparo da azioni ritorsive e proseguire l' attività commerciale in tranquillità . Il fulcro di questo complesso meccanismo collusivo è rappresentato da un commercialista di Rosarno, regista anche di attività connesse alla gestione ed all' occultamento/schermatura del patrimonio illecitamente accumulato dalla cosca PESCE della quale è risultato esserne partecipe a tutti gli effetti, avendo egli messo a disposizione della 'ndrangheta sè stesso e le sue competenze in materia societaria, contabile e fiscale, andando ben oltre la funzione tipica del mandato professionale. La figura del professionista era già emersa in precedenti attività di indagine in cui egli è risultato essere in contatto con ambienti della criminalità organizzata rosarnese, oltre che il tenentario delle scritture contabili di diverse aziende riconducibili ad esponenti della cosca PESCE. L' indagine PECUNIA OLET ha disvelato come, in realtà, il commercialista era da tempo profondamente inserito nel contesto 'ndranghetista rosarnese nel quale si muoveva con assoluta dimestichezza e spregiudicatezza, tanto da assumere il ruolo di referente delle cosche, venendo al contempo visto da chi aveva intenzione di intraprendere iniziative sul territorio come colui che, proprio in ragione dei suoi legami con la 'ndrangheta, era in grado di intradarle nel solco delle regole dell' asfissiante controllo 'Ndranghetista sulle iniziative economiche o imprenditoriali intraprese o proseguite. Nell' ambito dell' affare riguardante la grande distribuzione organizzata, oggetto di indagine, il professionista: ha assunto il ruolo di garante degli interessi della cosca curandoli da vicino, avendo egli ricoperto anche cariche societarie all' interno di aziende del gruppo siciliano; si è adoperato per individuare i locali a Rosarno in cui la holding ha allestito il centro di smistamento merci (locali riferibili ad affiliati della cosca PESCE) ed un punto vendita al dettaglio (risultato di interesse della cosca CACCIOLA); ha individuato le imprese ingaggiate per l' effettuazione dei lavori di ristrutturazione da eseguire presso tali immobili; ha riscosso direttamente parte dei proventi estorsivi per poi destinarli agli affiliati, adottando anche le necessarie soluzioni contabili; ha mediato tra imprenditori e cosche in relazione alle vicende legate alle richieste estorsive ed ogni altra problematica legata al funzionamento degli accordi; in occasione del cambio della ditta unica inizialmente incaricata di avere rapporti diretti con la holding siciliana si è adoperato per verificare l' idoneità di una seconda ditta subentrata (sempre riferibile a contesti di criminalità organizzata), curando anche il passaggio di consegne; ha messo a disposizione il suo studio di commercialista per incontri con elementi di vertice della cosca PESCE al fine di dirimere controversie sorte all' interno della cosca in relazione alla gestione delle estorsioni. Il commercialista, emerso quale interlocutore privilegiato degli elementi apicali delle cosche rosarnesi, è stato da questi direttamente coinvolto nelle problematiche interne al sodalizio, svolgendo un concreto ruolo di mediatore degli equilibri interni alla cosca PESCE riferibile a divergenze tra i diversi rami familiari in merito alla spartizione delle estorsioni. Inoltre, le indagini hanno disvelato come il professionista, attraverso un collaudato modus operandi caratterizzato dalla costituzione di società cartiere, intestazioni fittizie e periodiche modifiche delle compagini societarie, ha creato soluzioni apparentemente lecite per preservare da eventuali indagini il patrimonio illecitamente acquisito dalla cosca PESCE. Comunicato Stampa - Guardia di Finanza.



## Viceministro a Gioia Tauro

GIOIA TAURO Il viceministro alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibili, Alessandro Morelli ha fatto visita all'Autorità portuale di Gioia Tauro. Accolto dal commissario straordinario dell'Ente, Andrea Agostinelli, Morelli ha potuto toccare con mano i traguardi che lo scalo calabrese ha raggiunto e i suoi prossimi obiettivi, programmati per consolidare la leadership nazionale nel settore del transhipment e per sviluppare la logistica e l'intermodalità. Per presentare l'infrastruttura portuale, il commissario Andrea Agostinelli ha tenuto una riunione operativa alla quale hanno partecipato, tra gli altri, il presidente della Regione Calabria, Antonino Spirlì, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, i Terminasti e i rappresentanti delle Forze dell'Ordine. Partendo dai dati sui traffici movimentati nel 2020, che hanno registrato una crescita del 26,6% rispetto al 2019, Agostinelli ha posto l'attenzione sull'infrastrutturazione dello scalo. Dotato di fondali di profondità pari a 18 metri, mantenuti costanti grazie ad un programma di livellamento triennale, a Gioia Tauro è possibile ricevere e lavorare, contemporaneamente, 3 ultra large portacontainer. Non a caso, ogni settimana, alle sue banchine attraccano portacontainer di capacità superiore ai 23 mila TEUs. Tra gli obiettivi raggiunti, grazie alla piena sinergia con la Regione Calabria, il commissario Agostinelli si è soffermato sull'intermodalità, avviata grazie alla recente inaugurazione del gateway ferroviario, che garantirà l'integrazione con l'entroterra e il passaggio delle merci dal mare alle tratte terrestri regionali, nazionali e internazionali. Il commissario Agostinelli ha, quindi, illustrato la nuova viabilità portuale, realizzata con un investimento di 11 milioni di euro e la realizzazione di un capannone industriale di 25mila metri quadrati. Sarà destinato ad attività industriali, di deposito, di lavorazione e di movimentazione merci all'interno della zona franca. Nell'ambito delle politiche a sostegno della Zona Economica Speciale, l'Ente ha presentato due progetti per le aree retro-portuali per un ammontare di 13 mln di euro approvati dal Ministero per la Coesione e inseriti nel PNRR. Dagli obiettivi raggiunti a quelli da realizzare, Agostinelli ha puntato l'attenzione su due progetti presentati alla Struttura Tecnica Ministeriale e finalizzati all'approfondimento dei fondali e alla resecazione della banchina di ponente. Per offrire allo scalo una maggiore crescita, grazie alla diversificazione dei servizi offerti, con un investimento di 90 mln di euro, lo scalo di Gioia Tauro sarà dotato di un bacino di carenaggio, destinato alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi. Tra le altre attività, che determineranno la diversificazione dell'offerta, la realizzazione dello stabilimento industriale dedicato alla manutenzione e riparazione di container. Non ultimo, ma tra gli obiettivi da festeggiare a breve, il passaggio della gestione a cura di RFI del raccordo ferroviario, che collega lo scalo ferroviario di San Ferdinando a Rosarno. A fine riunione, il viceministro Alessandro Morelli, in conferenza stampa, ha detto: Sono qui per segnalare la vicinanza del Governo a questa regione dove il dibattito sull'utilizzo dei fondi del Recovery Fund è acceso. Ho voluto visitare questa importantissima realtà del porto calabrese che è importante per l'Italia e la stessa Europa. Porterò ha concluso a Roma le iniziative da attuare per potenziare questo porto che oggi è il primo degli scali delle merci che arrivano dalla Cina e dall'India, ma che in futuro sarà strategico per i collegamenti e gli scambi commerciali verso l'Africa Mediterranea.



## 'Ndrangheta, le mani dei Pesce sulla Piana: dalle estorsioni al Porto di Gioia alla grande distribuzione

Una vasta operazione anti 'ndrangheta è stata condotta dalla Squadra Mobile di Reggio Calabria e dal Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato, dal Ros dei carabinieri (supportato dal Comando provinciale di Reggio Calabria) dal Gico della Guardia di finanza di Reggio, insieme allo Scico, coordinata dalla Dda di Reggio Calabria, per l' esecuzione di 53 ordinanze cautelari - 44 in carcere e 9 ai domiciliari - nei confronti di altrettanti soggetti indagati, a vario titolo, per associazione mafiosa (cosca Pesce), detenzione, porto illegale e ricettazione di armi, estorsioni (consumate e tentate), favoreggiamento personale, aggravati dalla circostanza del metodo e dell' agevolazione mafiosa, nonché per traffico e cessione di sostanze stupefacenti, prevalentemente marijuana e hashish. Con lo stesso provvedimento, su richiesta della Dda, il gip ha disposto anche il sequestro preventivo di tre società con sedi a Rosarno, il cui valore complessivo è di oltre 8,5 milioni di euro. Gli arresti La Squadra Mobile - con il coordinamento del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato e con la collaborazione delle omologhe Strutture Investigative di Vibo Valentia, Torino, Foggia, Imperia, Asti, Benevento, Cagliari, Napoli, Prato e Rovigo, nonché con il supporto operativo di numerosi equipaggi dei Reparti Prevenzione Crimine - ha dato esecuzione a 49 misure cautelari. Ros e Gico hanno eseguito misure cautelari personali nei confronti di altre 4 persone e sequestrato una cooperativa agricola a - con annessi capannoni industriali e terreni - e un' impresa individuale - avente ad oggetto l' esercizio di attività agricola, con relativi terreni - per un valore di stimato di oltre 8,5 milioni di euro. L' operazione Handover L' odierna operazione di polizia scaturisce dalla convergenza investigativa di due attività di indagine - quella condotta dalla Squadra Mobile denominata Handover e quella svolta dal Ros e dal Gico di Reggio Calabria denominata Pecunia Olet - coordinate dal procuratore aggiunto Calogero Gaetano Paci e dai sostituti procuratori Francesco Ponzetta e Paola D' Ambrosio, nei confronti della cosca Pesce di Rosarno, articolazione di 'ndrangheta ramificata sul territorio di Rosarno e comuni vicini e con interessi sia in ambito nazionale che all' estero. Gli interessi economici della cosca Pesce Dette attività hanno consentito di disarticolare le proiezioni della suddetta cosca "Pesce", sia sul fronte delle attività tipicamente criminali, connesse alla gestione del traffico di stupefacenti, alle estorsioni ed al "controllo" delle commesse di lavori gestite dalla **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** riguardanti opere interne all' area **portuale**, sia sul fronte economico/imprenditoriale, destrutturando la gestione monopolistica da parte della cosca - attraverso accordi collusivi con un gruppo imprenditoriale siciliano, con mire espansioniste in territorio calabrese - del settore della grande distribuzione alimentare e della gestione delle attività economiche collegate alla grande distribuzione. L' operazione Recherche Nello specifico, l' inchiesta Handover rappresenta la prosecuzione dell' operazione Recherche nell' ambito della quale, in data 04 aprile 2017, vennero eseguite numerose misure cautelari nei confronti di esponenti della potente cosca Pesce di Rosarno per associazione mafiosa e associazione per delinquere finalizzata al traffico di sostanze stupefacenti. In quella circostanza, riusciva a sottrarsi alla cattura Antonino Pesce, classe 1992 che veniva successivamente localizzato e catturato il 10 marzo 2018 a Rosarno dagli investigatori della Squadra Mobile e del Servizio Centrale Operativo. La cattura di Antonino Pesce e i ruoli del clan Le indagini finalizzate alla cattura di Antonino Pesce e quelle condotte sul contesto mafioso, hanno consentito di: ricostruire l' articolata rete dei

**'Ndrangheta, le mani dei Pesce sulla Piana: dalle estorsioni al Porto di Gioia alla grande distribuzione**

Le indagini fanno conoscere il carattere ininfluenza della cosca nell'intero settore economico della Piana di Gioia Tauro, attività di estorsioni e relazioni con i magistrati. Salvo l'investigazione collaudata, un'articolazione di Rosarno.

19 aprile 2017 - 10:00

**GLI ARRESTI**  
La Squadra Mobile - con il coordinamento del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato e con la collaborazione delle omologhe Strutture Investigative di Vibo Valentia, Torino, Foggia, Imperia, Asti, Benevento, Cagliari, Napoli, Prato e Rovigo, nonché con il supporto operativo di numerosi equipaggi dei Reparti Prevenzione Crimine - ha dato esecuzione a 49 misure cautelari.

**GLI INTERESSI ECONOMICI DELLA COSCA PESCE**  
Le indagini finalizzate alla cattura di Antonino Pesce e i ruoli del clan Le indagini finalizzate alla cattura di Antonino Pesce e quelle condotte sul contesto mafioso, hanno consentito di: ricostruire l' articolata rete dei

**ERANO SU SOCIAL**

**ALTERNATIVE ALLA NEWSLETTER**

**ULTIME DDA**

- 10:00 - 'Ndrangheta, le mani dei Pesce sulla Piana: dalle estorsioni al Porto di Gioia alla grande distribuzione
- 10:29 - Covid, fissato un target di vaccinazioni per ogni Regione: in Calabria 9,44 al giorno
- 10:10 - Non va al lavoro per 13 anni: indagata italiana e 4 dirigenti del Pugliese di Catanzaro
- 10:06 - L'anziana, parente di un paziente approdato medico: «Sta male dopo il sequestro»
- 09:38 - Brogli a Reggio Calabria, ex-diretti (P2) si difendono: «Ho sempre operato nel rispetto della legge»

fiancheggiatori che hanno favorito la sua latitanza, tanto da consentirgli di dirigere gli affari della cosca, senza mai abbandonare il territorio; disvelare come la cosca Pesce, sebbene avesse subito un duro colpo per effetto delle operazioni



## LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

che avevano determinato l'arresto dei suoi esponenti storici, sia stata capace di riorganizzarsi e proseguire nella gestione delle attività illecite, operando nei settori del traffico di sostanze stupefacenti, delle estorsioni in danno di operatori economici, del controllo delle attività appaltate dall' **Autorità Portuale** di Gioia **Tauro**, della proprietà privata (attraverso la guardiania), assoggettando siffatte attività a imposizione patrimoniali, finalizzate a consentire all'organizzazione criminale di far fronte alla costante esigenza di liquidità, necessaria per sopperire, in primis, alle spese necessarie per il sostentamento dei latitanti, dei detenuti e delle loro famiglie; far emergere le modalità attraverso le quali la cosca Pesce - dimostrando spiccata capacità di riorganizzazione dopo le operazioni di polizia che l'avevano duramente colpita - abbia continuato ad operare sul territorio in accordo con altre potenti articolazioni della 'ndrangheta quali i Bellocco di Rosarno e i Piromalli di **Gioia Tauro**, rispetto alle quali è stata accertata in maniera chiara l'attitudine - in modo particolare dei Pesce - di controllare capillarmente il territorio e di esercitare una pervasiva capacità di infiltrazione nel tessuto economico e sociale attraverso il compimento di reati di natura estorsiva in danno di proprietari terrieri o nel settore dei trasferimenti immobiliari di beni e terreni ubicati nel territorio sottoposto alla loro signoria, attuando forme dirette o indirette di controllo della circolazione dei beni e di imposizione [prelievo forzoso] sui trasferimenti degli stessi, attraverso il cosiddetto "sistema della guardiania" che prevede il pagamento di una somma di denaro all'organizzazione criminale in cambio di sicurezza, intesa come condizione che pone il proprietario di un terreno agricolo nella situazione di non subire attacchi ai propri beni; nonché quelli posti in essere nei confronti degli operatori economici presenti sul territorio [stabilmente o occasionalmente], impegnati nella realizzazione di lavori pubblici o di interesse pubblico; riconfermare come, nel rispetto delle dinamiche criminali che governano il territorio di Rosarno e San Ferdinando, la cosca Pesce si sia spesso interfacciata con i Bellocco (anch'essi attivi sugli stessi territori) e con i Piromalli operando non di rado congiuntamente, per riscuotere ingenti somme di denaro destinate al finanziamento di attività illecite, al sovvenzionamento dei sodali detenuti e delle loro famiglie, nonché alle esigenze del latitante PESCE Antonino classe 1992. individuare l'esistenza di uno stabile sistema criminale di imposizione a tappeto - da parte della cosca Pesce e delle altre consorterie operanti sul territorio - di estorsioni, anche per diverse migliaia di euro in danno di privati cittadini, imprenditori, commercianti ed operatori economici in genere. Le estorsioni Nello specifico, nel periodo compreso tra il 2015 e il 2019, sono state poste in essere dai componenti della cosca PESCE, ma anche della cosca Bellocco e dei Piromalli, le seguenti estorsioni: di 1.000 euro all'anno, nei confronti di alcuni proprietari di terreni di Rosarno, rimasti ignoti e di almeno 5.000 euro, da destinare ai "carcerati"; di 4.000 euro, in danno di un imprenditore boschivo per ottenere, dalla cosca Pesce, l'autorizzazione a procedere alla vendita della legna ottenuta dal taglio degli alberi in un terreno sito nell'area sottoposta all'influenza della consorteria criminale; di 2000 euro, in danno di un privato che aveva acquistato due terreni in una località di Rosarno; di una somma di denaro non quantificata, come corrispettivo per la compravendita di due terreni da un commerciante di San Ferdinando; di 10.000 euro, quale percentuale dovuta alle cosche Pesce e Bellocco sulle compravendite dei terreni ricadenti nelle zone sottoposte al loro controllo; di 10.000 euro, in danno di un imprenditore (non identificato) di Rosarno, ricevendo inizialmente 7.800 euro ed intimando alla vittima di corrispondere il restante importo (ai Bellocco e ai Pesce) e di altri 10.000 euro, durante il periodo natalizio; di 3.000 euro a un imprenditore impegnato nella realizzazione di un'opera pubblica a Rosarno; di una somma di denaro non quantificata, in danno di un imprenditore del settore edile impegnato nella realizzazione di alcuni lavori pubblici appaltati dalla Provincia di Reggio Calabria; di una somma di denaro non quantificata, in danno del titolare di una ditta di autotrasporti, con la minaccia di danneggiare la sua attività commerciale mediante esplosione di colpi d'arma da fuoco, nonché di impedirgli di svolgere la sua attività e perfino di ucciderlo o di uccidere i suoi familiari; di una somma di denaro non quantificata nei confronti di un imprenditore edile - già vittima in passato del furto di alcuni automezzi e

di danneggiamento, mediante esplosione di colpi d' arma da fuoco, della sua attività commerciale - non corrisposta ai Pesce perché la vittima aveva già pagato l' estorsione alla cosca Bellocco che aveva riscosso anche la parte spettante ai Pesce; di un compenso di 10.000 euro, ad un imprenditore operante nella zona industriale



## LaC News 24

### Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

---

di San Ferdinando, con la minaccia di far saltare in aria la sua attività commerciale, qualora non avesse provveduto a pagare entro un termine prestabilito; di 3.000 euro mensile ai referenti della società che si era aggiudicata l'appalto della raccolta dei rifiuti nel comune di San Ferdinando - già vittima in passato di danneggiamenti ai propri mezzi, nonché di richieste estorsive perpetrate da esponenti dei Bellocco - da giustificare con l'emissione di fatture per operazioni inesistenti; registrare come la cosca Pesce avesse inizialmente puntato le sue mire anche ai lavori relativi alla manutenzione del verde del comune di San Ferdinando salvo poi rivolgere le attenzioni verso i lavori effettuati nell'area portuale tra Gioia Tauro e San Ferdinando, riguardanti la costruzione di un capannone industriale, affidata dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro ad una società di costruzioni di altra provincia calabrese e la realizzazione - tra il Porto e la 1<sup>a</sup> Zona Industriale - di un terminal intermodale, assegnata dall'Autorità Portuale ad una società lombarda e da quest'ultima ad un'associazione temporanea d'impresе costituita da due ditte, una lombarda e una di altra provincia calabrese. Lavori che venivano in parte poi espletati - in regime di sub appalto - da altre ditte, alcune delle quali sostanzialmente imposte dalle cosche Pesce e Piomalli che le costringevano a pagare il pizzo, riaffermando, in tal modo, l'influenza criminale sull'importante struttura portuale di quel territorio. comprendere come la cosca Pesce, grazie ai proventi derivanti dai traffici di sostanze stupefacenti - oltre a quelli delle attività estorsive - avesse la disponibilità di una cassa comune in grado di garantire agli affiliati ed alle loro famiglie una sistematica remunerazione. I reati contestati Rispondono di associazione mafiosa 13 soggetti, per aver fatto parte della cosca Pesce, con il ruolo di dirigenti e partecipi. Sono invece accusati di aver preso parte all'associazione finalizzata al traffico di sostanze stupefacenti i 13 soggetti in qualità di promotori, dirigenti e partecipi. Altri soggetti rispondono di cessione di sostanze stupefacenti. Invero, le indagini hanno consentito di documentare diversi episodi di detenzione ai fini di spaccio di quantitativi, anche ingenti, di sostanza stupefacente [prevalentemente marijuana e hashish], parte dei quali sono stati sottoposti a sequestro. Altri indagati sono ritenuti responsabili di numerose estorsioni, per diverse migliaia di euro, consumate e tentate in danno di privati cittadini, imprenditori ed operatori economici, nonché di detenzione di armi anche da guerra (kalashnikov, mitragliatrice P40 e M12 S). Alcuni soggetti sono indagati a piede libero per intestazione fittizia di beni. L'indagine Pecunia Olet L'indagine Pecunia olet (seguita dal Ros Carabinieri e dal Gico della Guardia di Finanza di Reggio Calabria in cooperazione con lo Scico) ha riguardato l'infiltrazione della cosca Pesce nel tessuto economico rosarnese relativo alla Grande Distribuzione Organizzata, con particolare riferimento alla gestione dei trasporti su gomma per il rifornimento di generi alimentari. La presente attività si pone in continuità rispetto ad analogha indagine denominata "All inside" (anno 2010) nel cui ambito vennero eseguite numerose misure cautelari per associazione mafiosa e vennero accertate le ingerenze del cartello 'ndranghetista Pesce-Bellocco nella distribuzione delle merci dirette verso alcuni punti vendita del gruppo imprenditoriale Sisa (parte estorta) nella piana di Gioia Tauro. Le relazioni tra i Pesce e gli imprenditori Le odierne investigazioni hanno consentito di documentare l'esistenza di strette relazioni criminali tra la cosca Pesce ed un gruppo imprenditoriale siciliano attivo nella gestione di supermercati e con mire espansionistiche anche in Calabria dove, per ottenere vantaggi economici, non ha esitato a stringere accordi collusivi con la 'ndrangheta, traendo così vantaggio dal potere mafioso esercitato dalle cosche sul territorio. Detto accordo prevedeva che i PESCE avrebbero gestito in maniera monopolistica lo stoccaggio e l'intero settore dei trasporti su gomma delle merci destinate a rifornire i punti vendita al dettaglio del gruppo. L'imprenditore colluso, conscio della mafiosità dei suoi interlocutori, ha cercato di mettersi al riparo da possibili indagini nei suoi confronti creando una sorta di schermo, stipulando formalmente accordi commerciali diretti con una sola azienda di autotrasporti pulita riferibile a soggetti incensurati la quale, a sua volta, affidava i trasporti ad ulteriori imprese [padroncini] di gradimento del sodalizio che, in tal modo, si è assicurato, attraverso una gestione monopolistica del settore dei trasporti, un incremento del potere economico e del prestigio criminale sul territorio.

Somme di denaro anche ai Cacciola L' apice dell' escalation imprenditoriale della holding siciliana (iniziata nel 2009) è stato raggiunto nel 2014 , allorquando il gruppo era presente sul territorio calabrese con: un centro di distribuzione e smistamento delle merci a Rosarno; tre punti



## LaC News 24

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

vendita a gestione diretta [uno a Rosarno e due a Reggio Calabria]; quattro punti vendita a gestione indiretta, concessi in affitto (due a Reggio Calabria, uno a Catanzaro ed uno a Cosenza); sei punti vendita legati da rapporti di affiliazione/somministrazione (uno a Gioiosa Jonica, due a Melito Porto Salvo, tre a Reggio Calabria). Nonostante l'accordo collusivo con i Pesce il gruppo imprenditoriale siciliano, secondo le più tradizionali regole di 'ndrangheta, nel momento in cui ha aperto un punto vendita a Rosarno ma nel territorio sul quale la signoria mafiosa è esercitata da altra cosca, quella dei Cacciola, è stato costretto a versare regolarmente somme di denaro a titolo estorsivo a questi ultimi, al fine di mettersi al riparo da azioni ritorsive e proseguire l'attività commerciale in tranquillità. Il commercialista di Rosarno Il fulcro di questo complesso meccanismo collusivo è rappresentato da un commercialista di Rosarno, regista anche di attività connesse alla gestione ed all'occultamento/schermatura del patrimonio illecitamente accumulato dalla cosca Pesce della quale è risultato esserne partecipe a tutti gli effetti, avendo egli messo a disposizione della 'ndrangheta se stesso e le sue competenze in materia societaria, contabile e fiscale, andando ben oltre la funzione tipica del mandato professionale. La figura del professionista era già emersa in precedenti attività di indagine in cui egli è risultato essere in contatto con ambienti della criminalità organizzata rosarnese, oltre che il tenutario delle scritture contabili di diverse aziende riconducibili ad esponenti della cosca Pesce. Un vero referente per le cosche L'indagine ha rivelato come, in realtà, il commercialista era da tempo profondamente inserito nel contesto 'ndranghetista rosarnese nel quale si muoveva con assoluta dimestichezza e spregiudicatezza, tanto da assumere il ruolo di referente delle cosche, venendo al contempo visto da chi aveva intenzione di intraprendere iniziative sul territorio come colui che, proprio in ragione dei suoi legami con la 'ndrangheta, era in grado di intradare nel solco delle regole dell'asfissiante controllo 'ndranghetista sulle iniziative economiche o imprenditoriali intraprese o proseguite. Nell'ambito dell'affare riguardante la grande distribuzione organizzata, oggetto di indagine, il professionista: ha assunto il ruolo di garante degli interessi della cosca curandoli da vicino, avendo egli ricoperto anche cariche societarie all'interno di aziende del gruppo siciliano; si è adoperato per individuare i locali a Rosarno in cui la holding ha allestito il centro di smistamento merci (locali riferibili ad affiliati della cosca PESCE) ed un punto vendita al dettaglio (risultato di interesse della cosca CACCIOLA); ha individuato le imprese ingaggiate per l'effettuazione dei lavori di ristrutturazione da eseguire presso tali immobili; ha riscosso direttamente parte dei proventi estorsivi per poi destinarli agli affiliati, adottando anche le necessarie soluzioni contabili; ha mediato tra imprenditori e cosche in relazione alle vicende legate alle richieste estorsive ed ogni altra problematica legata al funzionamento degli accordi; in occasione del cambio della ditta unica inizialmente incaricata di avere rapporti diretti con la holding siciliana si è adoperato per verificare l'idoneità di una seconda ditta subentrata (sempre riferibile a contesti di criminalità organizzata), curando anche il passaggio di consegne; ha messo a disposizione il suo studio di commercialista per incontri con elementi di vertice della cosca PESCE al fine di dirimere controversie sorte all'interno della cosca in relazione alla gestione delle estorsioni. Il mediatore del clan Il commercialista, emerso quale interlocutore privilegiato degli elementi apicali delle cosche rosarnesi, è stato da questi direttamente coinvolto nelle problematiche interne al sodalizio, svolgendo un concreto ruolo di mediatore degli equilibri interni alla cosca Pesce riferibile a divergenze tra i diversi rami familiari in merito alla spartizione delle estorsioni. Inoltre, le indagini hanno rivelato come il professionista, attraverso un collaudato modus operandi caratterizzato dalla costituzione di società cartiere, intestazioni fittizie e periodiche modifiche delle compagini societarie, ha creato soluzioni apparentemente lecite per preservare da eventuali indagini il patrimonio illecitamente acquisito dalla cosca Pesce.

## Reggio Tv

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

### 'Ndrangheta. Operazioni Handover e Pecunia Olet, scacco alla cosca Pesce [DETTAGLI]

Redazione ReggioTV

Alle prime ore della mattinata odierna, al termine di complesse e articolate indagini coordinate dalla Direzione Distrettuale Antimafia della Procura della Repubblica di Reggio Calabria diretta dal Procuratore Giovanni Bombardieri, la Squadra Mobile della Questura di Reggio Calabria e il Servizio Centrale Operativo, il R.O.S. dell' Arma dei Carabinieri (supportato dal Comando Provinciale CC di Reggio Calabria) e il G.I.C.O. della Guardia di Finanza di Reggio Calabria, unitamente allo S.C.I.C.O., hanno dato esecuzione alle ordinanze di applicazione di misure cautelari nr. 4582/17 - 3400/17 R.G.N.R. D.D.A., nr. 3400/17 R.G.G.I.P D.D.A. e nr. 18 - 35 - 54/20 R.O.C.C. D.D.A, nonché nr. 8/21 OCC emesse in data 27.01.2021 e 14.04.2021 dal G.I.P. presso il Tribunale di Reggio Calabria, su richiesta della D.D.A., nei confronti di 53 soggetti, di cui 44 colpiti dalla misura cautelare della custodia in carcere e 9 agli arresti domiciliari, indagati, a vario titolo, per associazione mafiosa [cosca PESCE], detenzione, porto e ricettazione illegale di armi, estorsioni [consumate e tentate], favoreggiamento personale, aggravati dalla circostanza del metodo e dell' agevolazione mafiosa, nonché per traffico e cessione di sostanze stupefacenti [prevalentemente marijuana e hashish]. Con lo stesso provvedimento, su richiesta della D.D.A., il G.I.P. ha disposto anche il sequestro preventivo di tre società con sedi a Rosarno [RC], il cui valore complessivo è di oltre 8,5 milioni di euro. La Squadra Mobile - con il coordinamento del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato e con la collaborazione delle omologhe Strutture Investigative di Vibo Valentia, Torino, Foggia, Imperia, Asti, Benevento, Cagliari, Napoli, Prato e Rovigo, nonché con il supporto operativo di numerosi equipaggi dei Reparti Prevenzione Crimine - ha dato esecuzione a 49 misure cautelari nei confronti altrettanti soggetti. Il R.O.S. e il G.I.C.O. hanno eseguito misure cautelari personali nei confronti di altri 4 soggetti e sequestrato una cooperativa agricola - con annessi capannoni industriali e terreni - e un' impresa individuale - avente ad oggetto l' esercizio di attività agricola, con relativi terreni - per un valore di stimato di oltre 8,5 milioni di euro. L' odierna operazione di polizia scaturisce dalla convergenza investigativa di due attività di indagine - quella condotta dalla Squadra Mobile denominata Handover e quella svolta dal R.O.S. e dal G.I.C.O. di Reggio Calabria denominata Pecunia Olet - coordinate dal Procuratore Aggiunto Calogero Gaetano PACI e dai Sostituti Procuratori Francesco PONZETTA e Paola D' AMBROSIO, nei confronti della cosca PESCE di Rosarno, articolazione di 'ndrangheta ramificata sul territorio di Rosarno e comuni vicini e con interessi sia in ambito nazionale che all' estero. Dette attività hanno consentito di disarticolare le proiezioni della suddetta cosca "Pesce", sia sul fronte delle attività tipicamente criminali, connesse alla gestione del traffico di stupefacenti, alle estorsioni ed al "controllo" delle commesse di lavori gestite dalla **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** riguardanti opere interne all' area **portuale**, sia sul fronte economico/imprenditoriale, destrutturando la gestione monopolistica da parte della cosca - attraverso accordi collusivi con un gruppo imprenditoriale siciliano, con mire espansioniste in territorio calabrese - del settore della grande distribuzione alimentare e della gestione delle attività economiche collegate alla grande distribuzione. Nello specifico, l' inchiesta Handover rappresenta la prosecuzione dell' operazione Recherche [procedimento penale nr. 1990/2013 RGNR DDA], nell' ambito della quale, in data 04 aprile 2017, vennero eseguite numerose misure cautelari



53 SOGGETTI, DI CUI 44 COLPITI DALLA MISURA CAUTELARE DELLA CUSTODIA IN CARCERE E 9 AGLI ARRESTI DOMICILIARI

#### 'Ndrangheta. Operazioni Handover e Pecunia Olet, scacco alla cosca Pesce **DETTAGLI**

Alle prime ore della mattinata odierna, al termine di complesse e articolate indagini coordinate dalla Direzione Distrettuale Antimafia della Procura della Repubblica di Reggio Calabria diretta dal Procuratore Giovanni Bombardieri, la Squadra Mobile della Questura di Reggio Calabria e il Servizio Centrale Operativo, il R.O.S. dell' Arma dei Carabinieri (supportato dal Comando Provinciale CC di Reggio Calabria) e il G.I.C.O. della Guardia di Finanza di Reggio Calabria, unitamente allo S.C.I.C.O., hanno dato esecuzione alle ordinanze di applicazione di misure cautelari nr. 4582/17 - 3400/17 R.G.N.R. D.D.A., nr. 3400/17 R.G.G.I.P D.D.A. e nr. 18 - 35 - 54/20 R.O.C.C. D.D.A, nonché nr. 8/21 OCC emesse in data 27.01.2021 e 14.04.2021 dal G.I.P. presso il Tribunale di Reggio Calabria, su richiesta della D.D.A., nei confronti di 53 soggetti, di cui 44 colpiti dalla misura cautelare della custodia in carcere e 9 agli arresti domiciliari, indagati, a vario titolo, per associazione mafiosa [cosca PESCE], detenzione, porto e ricettazione illegale di armi, estorsioni [consumate e tentate], favoreggiamento personale, aggravati dalla circostanza del metodo e dell' agevolazione mafiosa, nonché per traffico e cessione di sostanze stupefacenti [prevalentemente marijuana e hashish].

Con lo stesso provvedimento, su richiesta della D.D.A., il G.I.P. ha disposto anche il sequestro preventivo di tre società con sedi a Rosarno [RC], il cui valore complessivo è di oltre 8,5 milioni di euro. La Squadra Mobile - con il coordinamento del Servizio Centrale Operativo della Polizia di Stato e con la collaborazione delle omologhe Strutture Investigative di Vibo Valentia, Torino, Foggia, Imperia, Asti, Benevento, Cagliari, Napoli, Prato e Rovigo, nonché con il supporto operativo di numerosi equipaggi dei Reparti Prevenzione Crimine - ha dato esecuzione a 49 misure cautelari nei confronti altrettanti soggetti. Il R.O.S. e il G.I.C.O. hanno eseguito misure cautelari personali nei confronti di altri 4 soggetti e sequestrato una cooperativa agricola - con annessi capannoni industriali e terreni - e un' impresa individuale - avente ad oggetto l' esercizio di attività agricola, con relativi terreni - per un valore di stimato di oltre 8,5 milioni di euro. L' odierna operazione di polizia scaturisce dalla convergenza investigativa di due attività di indagine - quella

nei confronti di esponenti della potente cosca PESCE di Rosarno per associazione mafiosa e associazione per delinquere finalizzata al traffico di sostanze stupefacenti. In quella circostanza, riusciva a sottrarsi alla cattura PESCE Antonino classe 1992 che veniva successivamente localizzato e catturato in data 10.03.2018 a Rosarno [RC] dagli investigatori della Squadra Mobile e del Servizio



## Reggio Tv

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

Centrale Operativo. Le indagini finalizzate alla cattura di PESCE Antonino e quelle condotte sul contesto mafioso, hanno consentito di: ricostruire l' articolata rete dei fiancheggiatori che hanno favorito la sua latitanza, tanto da consentirgli di dirigere gli affari della cosca, senza mai abbandonare il territorio; disvelare come la cosca PESCE, sebbene avesse subito un duro colpo per effetto delle operazioni che avevano determinato l' arresto dei suoi esponenti storici, sia stata capace di riorganizzarsi e proseguire nella gestione delle attività illecite, operando nei settori del traffico di sostanze stupefacenti, delle estorsioni in danno di operatori economici, del controllo delle attività appaltate dall' **Autorità Portuale** di Gioia **Tauro**, della proprietà privata [attraverso la guardiania ], assoggettando siffatte attività a imposizione patrimoniali, finalizzate a consentire all' organizzazione criminale di far fronte alla costante esigenza di liquidità, necessaria per sopperire, in primis , alle spese necessarie per il sostentamento dei latitanti, dei detenuti e delle loro famiglie; far emergere le modalità attraverso le quali la cosca PESCE - dimostrando spiccata capacità di riorganizzazione dopo le operazioni di polizia che l' avevano duramente colpita - abbia continuato ad operare sul territorio in accordo con altre potenti articolazioni della 'ndrangheta quali i BELLOCCO di Rosarno e i PIROMALLI di **Gioia Tauro**, rispetto alle quali è stata accertata in maniera chiara l' attitudine - in modo particolare dei PESCE - di controllare capillarmente il territorio e di esercitare una pervasiva capacità di infiltrazione nel tessuto economico e sociale attraverso il compimento di reati di natura estorsiva in danno di proprietari terrieri o nel settore dei trasferimenti immobiliari di beni e terreni ubicati nel territorio sottoposto alla loro signoria , attuando forme dirette o indirette di controllo della circolazione dei beni e di imposizione [prelievo forzoso] sui trasferimenti degli stessi, attraverso il cosiddetto " sistema della guardiania " che prevede il pagamento di una somma di denaro all' organizzazione criminale in cambio di sicurezza , intesa come condizione che pone il proprietario di un terreno agricolo nella situazione di non subire attacchi ai propri beni; nonché quelli posti in essere nei confronti degli operatori economici presenti sul territorio [stabilmente o occasionalmente], impegnati nella realizzazione di lavori pubblici o di interesse pubblico; riconfermare come, nel rispetto delle dinamiche criminali che governano il territorio di Rosarno e San Ferdinando [RC], la cosca PESCE si sia spesso interfacciata con i BELLOCCO [anch' essi attivi sugli stessi territori] e con i PIROMALLI operando non di rado congiuntamente, per riscuotere ingenti somme di denaro destinate al finanziamento di attività illecite, al sovvenzionamento dei sodali detenuti e delle loro famiglie, nonché alle esigenze del latitante PESCE Antonino classe 1992. individuare l' esistenza di uno stabile sistema criminale di imposizione a tappeto - da parte della cosca PESCE e delle altre consorterie operanti sul territorio- di estorsioni, anche per diverse migliaia di euro in danno di privati cittadini, imprenditori, commercianti ed operatori economici in genere. Nello specifico, nel periodo compreso tra il 2015 e il 2019, sono state poste in essere dai componenti della cosca PESCE, ma anche della cosca BELLOCCO e dei PIROMALLI, le seguenti estorsioni: di 1.000 euro all' anno, nei confronti di alcuni proprietari di terreni di Rosarno, rimasti ignoti e di almeno 5.000 euro, da destinare ai " carcerati "; di 4.000 euro, in danno di un imprenditore boschivo per ottenere, dalla cosca PESCE, l' autorizzazione a procedere alla vendita della legna ottenuta dal taglio degli alberi in un terreno sito nell' area sottoposta all' influenza della consorteria criminale; di 2000 euro, in danno di un privato che aveva acquistato due terreni in una località di Rosarno; di una somma di denaro non quantificata, come corrispettivo per la compravendita di due terreni da un commerciante di San Ferdinando; di 10.000 euro, quale percentuale dovuta alle cosche PESCE e BELLOCCO sulle compravendite dei terreni ricadenti nelle zone sottoposte al loro controllo; di 10.000 euro, in danno di un imprenditore [non identificato] di Rosarno, ricevendo inizialmente 7.800 euro ed intimando alla vittima di corrispondere il restante importo [ai BELLOCCO e ai PESCE] e di altri 10.000 euro, durante il periodo natalizio; di 3.000 euro a un imprenditore impegnato nella realizzazione di un' opera pubblica a Rosarno; di una somma di denaro non quantificata, in danno di un imprenditore del settore edile impegnato nella realizzazione di alcuni lavori pubblici appaltati dalla Provincia di

Reggio Calabria; di una somma di denaro non quantificata, in danno del titolare di una ditta di autotrasporti, con la minaccia di danneggiare la sua attività commerciale mediante esplosione di colpi d' arma da fuoco, nonché di impedirgli di svolgere la sua attività e perfino di ucciderlo o di uccidere i suoi familiari; di una somma di denaro non quantificata nei confronti



## Reggio Tv

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

di un imprenditore edile - già vittima in passato del furto di alcuni automezzi e di danneggiamento, mediante esplosione di colpi d' arma da fuoco, della sua attività commerciale - non corrisposta ai PESCE perché la vittima aveva già pagato l' estorsione alla cosca BELLOCCO che aveva riscosso anche la parte spettante ai PESCE; di un compenso di 10.000 euro, ad un imprenditore operante nella zona industriale di San Ferdinando, con la minaccia di far saltare in aria la sua attività commerciale, qualora non avesse provveduto a pagare entro un termine prestabilito; di 3.000 euro mensile ai referenti della società che si era aggiudicata l' appalto della raccolta dei rifiuti nel comune di San Ferdinando - già vittima in passato di danneggiamenti ai propri mezzi, nonché di richieste estorsive perpetrate da esponenti dei BELLOCCO - da giustificare con l' emissione di fatture per operazioni inesistenti; registrare come la cosca PESCE avesse inizialmente puntato le sue mire anche ai lavori relativi alla manutenzione del verde del comune di San Ferdinando salvo poi rivolgere le attenzioni verso i lavori effettuati nell' area portuale tra Gioia Tauro e San Ferdinando, riguardanti la costruzione di un capannone industriale, affidata dall' Autorità Portuale di Gioia Tauro ad una società di costruzioni di altra provincia calabrese e la realizzazione - tra il Porto e la 1^ Zona Industriale - di un terminal intermodale, assegnata dall' Autorità Portuale ad una società lombarda e da quest' ultima ad un' associazione temporanea d' imprese costituita da due ditte, una lombarda e una di altra provincia calabrese. Lavori che venivano in parte poi espletati - in regime di sub appalto - da altre ditte, alcune delle quali sostanzialmente imposte dalle cosche PESCE e PIROMALLI che le costringevano a pagare il pizzo , riaffermando, in tal modo, l' influenza criminale sull' importante struttura portuale di quel territorio. comprendere come la cosca PESCE, grazie ai proventi derivanti dai traffici di sostanze stupefacenti - oltre a quelli delle attività estorsive - avesse la disponibilità di una cassa comune in grado di garantire agli affiliati ed alle loro famiglie una sistematica remunerazione. Rispondono di associazione mafiosa 13 soggetti, per aver fatto parte della cosca PESCE, con il ruolo di dirigenti e partecipi. Sono invece accusati di aver preso parte all' associazione finalizzata al traffico di sostanze stupefacenti 13 soggetti in qualità di promotori, dirigenti e partecipi. Altri soggetti rispondono di cessione di sostanze stupefacenti. Invero, le indagini hanno consentito di documentare diversi episodi di detenzione ai fini di spaccio di quantitativi, anche ingenti, di sostanza stupefacente [prevalentemente marijuana e hashish], parte dei quali sono stati sottoposti a sequestro. Altri indagati sono ritenuti responsabili di numerose estorsioni, per diverse migliaia di euro, consumate e tentate in danno di privati cittadini, imprenditori ed operatori economici, nonché di detenzione di armi anche da guerra [kalashnikov, mitragliatrice P40 e M12 S]. Alcuni soggetti sono indagati a piede libero per intestazione fittizia di beni. L' indagine PECUNIA OLET [seguita dal ROS Carabinieri e dal GICO della Guardia di Finanza di Reggio Calabria in cooperazione con lo S.C.I.C.O.] ha riguardato l' infiltrazione della cosca PESCE nel tessuto economico rosarnese relativo alla Grande Distribuzione Organizzata, con particolare riferimento alla gestione dei trasporti su gomma per il rifornimento di generi alimentari. La presente attività si pone in continuità rispetto ad analoga indagine denominata "ALL INSIDE" [anno 2010] nel cui ambito vennero eseguite numerose misure cautelari per associazione mafiosa e vennero accertate le ingerenze del cartello 'ndranghetista PESCE-BELLOCCO nella distribuzione delle merci dirette verso alcuni punti vendita del gruppo imprenditoriale SISA [parte estorta] nella piana di Gioia Tauro. Le odierne investigazioni hanno consentito di documentare l' esistenza di strette relazioni criminali tra la cosca PESCE ed un gruppo imprenditoriale siciliano attivo nella gestione di supermercati e con mire espansionistiche anche in Calabria dove, per ottenere vantaggi economici, non ha esitato a stringere accordi collusivi con la 'ndrangheta, traendo così vantaggio dal potere mafioso esercitato dalle cosche sul territorio. Detto accordo prevedeva che i PESCE avrebbero gestito in maniera monopolistica lo stoccaggio e l' intero settore dei trasporti su gomma delle merci destinate a rifornire i punti vendita al dettaglio del gruppo. L' imprenditore colluso, conscio della mafiosità dei suoi interlocutori, ha cercato di mettersi al riparo da possibili indagini nei suoi confronti creando una sorta di schermo, stipulando

formalmente accordi commerciali diretti con una sola azienda di autotrasporti pulita riferibile a soggetti incensurati la quale, a sua volta, affidava i trasporti ad ulteriori imprese [padroncini] di gradimento del sodalizio che, in tal modo, si è assicurato, attraverso una gestione monopolistica del settore dei trasporti,



## Reggio Tv

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

un incremento del potere economico e del prestigio criminale sul territorio. L' apice dell' escalation imprenditoriale della holding siciliana [iniziata nel 2009] è stato raggiunto nel 2014, allorquando il gruppo era presente sul territorio calabrese con: un centro di distribuzione e smistamento delle merci a Rosarno; tre punti vendita a gestione diretta [uno a Rosarno e due a Reggio Calabria]; quattro punti vendita a gestione indiretta, concessi in affitto [due a Reggio Calabria, uno a Catanzaro ed uno a Cosenza]; sei punti vendita legati da rapporti di affiliazione/somministrazione [uno a Gioiosa Jonica, due a Melito Porto Salvo, tre a Reggio Calabria]. Nonostante l' accordo collusivo con i PESCE, il gruppo imprenditoriale siciliano, secondo le più tradizionali regole di 'ndrangheta, nel momento in cui ha aperto un punto vendita a Rosarno ma nel territorio sul quale la signoria mafiosa è esercitata da altra cosca, quella dei CACCIOLA, è stato costretto a versare regolarmente somme di denaro a titolo estorsivo a questi ultimi, al fine di mettersi al riparo da azioni ritorsive e proseguire l' attività commerciale in tranquillità . Il fulcro di questo complesso meccanismo collusivo è rappresentato da un commercialista di Rosarno, regista anche di attività connesse alla gestione ed all' occultamento/schermatura del patrimonio illecitamente accumulato dalla cosca PESCE della quale è risultato esserne partecipe a tutti gli effetti, avendo egli messo a disposizione della 'ndrangheta sè stesso e le sue competenze in materia societaria, contabile e fiscale, andando ben oltre la funzione tipica del mandato professionale. La figura del professionista era già emersa in precedenti attività di indagine in cui egli è risultato essere in contatto con ambienti della criminalità organizzata rosarnese, oltre che il tenutario delle scritture contabili di diverse aziende riconducibili ad esponenti della cosca PESCE. L' indagine PECUNIA OLET ha disvelato come, in realtà, il commercialista era da tempo profondamente inserito nel contesto 'ndranghetista rosarnese nel quale si muoveva con assoluta dimestichezza e spregiudicatezza, tanto da assumere il ruolo di referente delle cosche, venendo al contempo visto da chi aveva intenzione di intraprendere iniziative sul territorio come colui che, proprio in ragione dei suoi legami con la 'ndrangheta, era in grado di intradarle nel solco delle regole dell' asfissiante controllo 'ndranghetista sulle iniziative economiche o imprenditoriali intraprese o proseguite. Nell' ambito dell' affare riguardante la grande distribuzione organizzata, oggetto di indagine, il professionista: ha assunto il ruolo di garante degli interessi della cosca curandoli da vicino, avendo egli ricoperto anche cariche societarie all' interno di aziende del gruppo siciliano; si è adoperato per individuare i locali a Rosarno in cui la holding ha allestito il centro di smistamento merci (locali riferibili ad affiliati della cosca PESCE) ed un punto vendita al dettaglio (risultato di interesse della cosca CACCIOLA); ha individuato le imprese ingaggiate per l' effettuazione dei lavori di ristrutturazione da eseguire presso tali immobili; ha riscosso direttamente parte dei proventi estorsivi per poi destinarli agli affiliati, adottando anche le necessarie soluzioni contabili; ha mediato tra imprenditori e cosche in relazione alle vicende legate alle richieste estorsive ed ogni altra problematica legata al funzionamento degli accordi; in occasione del cambio della ditta unica inizialmente incaricata di avere rapporti diretti con la holding siciliana si è adoperato per verificare l' idoneità di una seconda ditta subentrata (sempre riferibile a contesti di criminalità organizzata), curando anche il passaggio di consegne; ha messo a disposizione il suo studio di commercialista per incontri con elementi di vertice della cosca PESCE al fine di dirimere controversie sorte all' interno della cosca in relazione alla gestione delle estorsioni. Il commercialista, emerso quale interlocutore privilegiato degli elementi apicali delle cosche rosarnesi, è stato da questi direttamente coinvolto nelle problematiche interne al sodalizio, svolgendo un concreto ruolo di mediatore degli equilibri interni alla cosca PESCE riferibile a divergenze tra i diversi rami familiari in merito alla spartizione delle estorsioni. Inoltre, le indagini hanno disvelato come il professionista, attraverso un collaudato modus operandi caratterizzato dalla costituzione di società cartiere, intestazioni fittizie e periodiche modifiche delle compagini societarie, ha creato soluzioni apparentemente lecite per preservare da eventuali indagini il patrimonio illecitamente acquisito dalla cosca PESCE. 20-04-2021 10:53.



# L'Avvisatore Marittimo

Cagliari

## il ministero apre il bando per i candidati alle authority portuali di sardegna e sicilia occidentale

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



## Informazioni Marittime

Cagliari

### Porti Sardegna e Sicilia Occidentale, pochi giorni all' invio delle candidature

*Il 25 aprile scade la manifestazione d' interesse per la presidenza delle due autorità di sistema portuale*

Mancano pochi giorni alla chiusura delle candidature per la presidenza di due autorità di sistema portuale, della Sardegna e della Sicilia Occidentale (Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani). Il bando è consultabile sul sito del ministero delle Infrastrutture . La scadenza è il 25 aprile. I candidati dovranno inviare il curriculum all' email [ufficio.gabinetto\[at\]pec.mit.gov.it](mailto:ufficio.gabinetto[at]pec.mit.gov.it). Il dicastero informa che non verrà pubblicata una graduatoria né sarà reso pubblico l' elenco dei candidati. Attualmente a guidare i porti della Sardegna c' è **Massimo Deiana**, mentre in Sicilia c' è Pasqualino Monti, da poco nominato commissario per le opere del porto di Palermo, che rientrano in un ampio programma governativo da oltre 80 miliardi di euro per accelerare la realizzazione delle infrastrutture. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale italiana viene nominato dal ministero delle Infrastrutture d' intesa con la Regione o le Regioni interessate, incassato il parere consultivo delle commissioni parlamentari competenti.

The screenshot shows the 'Informazioni Marittime' website. The main article is titled 'Pochi giorni per la presidenza delle due autorità di sistema portuale'. The text on the page matches the article in the main text, mentioning the deadline of April 25th and the names Massimo Deiana and Pasqualino Monti. The website layout includes a header with the site name, a navigation menu, and a sidebar with various service icons like 'Avvisatore Marittimo', 'SANITÀ INTEGRATIVA', 'ARKAS', and 'RSW'. There are also social media links and a 'Articoli correlati' section at the bottom.

# Bollettino Avvisatore Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

## Falcata di Messina, la bonifica passa alla in house Sogesid

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



## La Sicilia

### Catania

quale svolta per catania

## Le Zone Economiche Speciali per un nuovo modello di sviluppo

Antonio Pogliese \* Dal 1° aprile scorso è stata attivata la misura prevista dalle Zes - Zone Economiche Speciali - che prevede, fra l'altro, la riduzione delle imposte dirette del 50% e specifici crediti d'imposta, cumulabili con altri aiuti di Stato "de minimis". In merito l'Agenzia delle Entrate ha pubblicato il nuovo modulo per la fruizione del credito d'imposta e le relative istruzioni per la compilazione. A una prima valutazione di quanto precede si ritiene che la procedura sia semplificata anche per l'esclusivo utilizzo della presentazione telematica.

Questo intervento non è finalizzato ad approfondire la misura sul piano tecnico-operativo bensì ad orientare le valutazioni di macro-economia sul contributo che le Zes (previste nel territorio della provincia di **Catania**) potranno dare allo sviluppo socio-economico del comprensorio.

Ad esclusione di alcuni settori economici del territorio (logistica e trasporti, farmaceutico, grande distribuzione organizzata, industria edile collegata alla logistica e trasporti ed alla grande distribuzione organizzata etc.), i restanti hanno subito perdite importanti che stanno causando la chiusura di una percentuale significativa di competitori nei rispettivi settori.

A livello di centri studi nazionali e dei decisori nazionali si è formata l'idea che se il Sud avesse avuto negli ultimi 20 anni un tasso di crescita medio annuo di almeno 2 punti superiore, il Pil italiano sarebbe stato allineato a quello degli altri Paesi Europei invece che sistematicamente sotto (fonte Centro Studi Srm collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). Questa conclusione è importante in quanto sposta la prospettiva della crescita del Mezzogiorno dalla questione morale di solidarietà nazionale, per diventare presupposto dello sviluppo del Pil nazionale, atteso che "100 di investimenti fatti nel Mezzogiorno producono una domanda aggiuntiva alle filiere industriali del Centro Nord di circa il 50%".

In conclusione, per creare le condizioni dell'aumento del Pil nazionale (indispensabile anche per la gestione dell'enorme debito pubblico ad oggi 160% del Pil) diventa strategica la crescita del Pil del Mezzogiorno.

È dimostrato dai fatti che il modello di sviluppo della Sicilia, e di **Catania**, delineato circa 60 anni fa, incentrato sull'industrializzazione della Sicilia, non ha prodotto gli effetti previsti. Nella realtà di **Catania** nel settore manifatturiero sono presenti pochissime imprese di valenza nazionale ed internazionale (3 o 4) ed un numero cospicuo di piccole e medio-piccole imprese, molte di queste sottocapitalizzate, certamente utili per la produzione di ricchezza e di posti di lavoro ma non determinanti per caratterizzare il territorio né, tampoco, per risolvere il problema dell'occupazione e dello sviluppo socio-economico.

Il settore manifatturiero di **Catania** non è, tuttavia, sufficiente a produrre ricchezza e posti di lavoro adeguati alle esigenze del comprensorio.

Dopo la conclusione della pandemia in corso (luglio 2021?) il sistema delle imprese del territorio risulterà falciato. Le imprese che riusciranno a resistere ed essere presenti nel mercato post-pandemia, avranno una prospettiva di sviluppo economico estremamente significativa. In questo scenario prospettico si inquadra la misura delle Zes che saranno certamente utili se riusciranno ad attrarre nuovi investimenti ed iniziative produttive, entrambi importanti.



Da sole, tuttavia, non saranno sufficienti per lo sviluppo socio-economico del comprensorio.

È necessario definire il nuovo modello di sviluppo del comprensorio con la concertazione del Comune,



## La Sicilia

### Catania

---

della Regione, delle Associazioni di categoria e dei lavoratori, dell' Università di Catania, degli Ordini Professionali e degli Intellettuali di Catania.

Il nuovo modello di sviluppo, deve salvaguardare il sistema industriale di Catania, tentare di attrarre nuovi investimenti, seppure ciò è condizionato dalle riforme nazionali, e puntare su nuovi attrattori di flussi e di economie quali: - Il porto di Catania, che deve svolgere il ruolo centrale del sistema hub Catania, proteso a gestire i flussi provenienti dal Canale di Suez e dal nord Africa. Nel nuovo modello di sviluppo Catania deve diventare la porta di ingresso dell' Europa rispetto ai paesi del nord Africa e dai flussi dell' ampliato Canale di Suez.

- Il turismo. Proponendo nuove specializzazioni turistiche ma principalmente destagionalizzando l' offerta turistica deve ampliarsi dai 5 mesi di oggi ai 8/9 mesi. La destagionalizzazione è finalizzata a fare aumentare l' indice di occupazione degli alberghi del catanese dall' attuale 30% al 45%, potendo così creare le condizioni di adeguata redditività.

- La logistica ed i trasporti. Il sistema Catania offre già delle eccellenze nel settore con 4 imprese con fatturato superiore ai 35 milioni, e 5 con fatturato superiore a 20 milioni all' anno.

E se i porti di Genova e Trieste sono i porti di accesso all' Europa, soccombenti rispetto ai porti nel Nord Europa, il porto di Catania può essere il porto d' ingresso in Europa per le navi che transitano dal Canale di Suez e dai porti dell' Africa, specializzandosi nelle vie del mare, nel rifornire anche il mercato della Sicilia, che è diventato il mercato di consumo fra i più importanti d' Italia con popolazione che oscilla fra i 5.500.000 abitanti per arrivare a 7.000.000 nel periodo estivo.

In questo contesto le Zes (porto, retroporto, zona industriale, interporto, zona industriale di Belpasso e Paternò) devono avere un ruolo nel nuovo modello di sviluppo di Catania.

\* Dottore Commercialista.

## La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

la polemica

### «Nessuna opera per il porto l' Adsp ha le sue responsabilità»

Augusta. La nuova bozza del Piano nazionale di ripresa e resilienza non prevede nessuna opera per il porto di Augusta e l' **Autorità di sistema portuale** del mare della Sicilia orientale «non è esente da responsabilità» secondo i movimenti civici: Attiva Mente, Augusta 2020, CambiAugusta, Destinazione Futuro, 100 per Augusta e Noi per Augusta, rappresentati in Consiglio comunale, che auspicano nella celere nomina del nuovo presidente dell' **Adsp** per affrontare nel modo migliore i prossimi mesi decisivi per il futuro dello scalo megarese.

«Nonostante i diversi appelli ed incontri promossi dall' Amministrazione comunale anche in questa nuova bozza è stato escluso il porto di Augusta, testo che, invece, ha previsto ingenti risorse per tutte le più importanti realtà portuali d' Italia. Lo abbiamo appreso con stupore - dichiarano i movimenti - in seguito alla seduta della IX commissione Trasporti della Camera dei deputati con all' ordine la nuova proposta del Pnrr. Si tratta del più grande piano strategico della storia che prevede investimenti per oltre 200 miliardi che ricadranno sull' intero territorio nazionale. Appare evidente come l' assoluta assenza di programmazione, la mancanza di una seria e condivisa visione del futuro della governance uscente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Augusta-Catania, che oggi trova una inusuale continuità attraverso il ruolo del segretario generale, stia già producendo effetti devastanti per la nostra comunità. A questa visione solitaria del territorio che ha caratterizzato azioni e scelte dell' **Adsp** nel recente passato, questo Consiglio comunale non ha voluto dare seguito e non è casuale che si è riusciti a portare a conoscenza dell' opinione pubblica il tema della costruzione dell' impianto gnl (gas naturale liquefatto) solo grazie all' iniziativa del presidente del Consiglio comunale Marco Stella».

Attiva Mente, Augusta 2020, CambiAugusta, Destinazione Futuro, 100 per Augusta e Noi per Augusta ricordano che, nella seduta del civico consesso del 15 febbraio scorso, il presidente ha convocato tutti gli stakeholder che, per la prima volta, si sono ritrovati tutti allo stesso tavolo.

«Progetto - aggiungono - quello relativo alla realizzazione di un impianto di stoccaggio di gnl, che il presidente e il segretario dell' **Autorità di sistema portuale** avevano misteriosamente tenuto nascosto dentro i cassetti per quasi due anni, salvo poi (in modo quanto meno singolare) convocare il Comune di Augusta alla conferenza dei servizi il 20 ottobre 2020 data coincisa con il primo giorno della sindacatura Di Mare». Il sindaco Giuseppe Di Mare è stato, appunto, eletto dopo il turno di ballottaggio del 18-19 ottobre scorso.

«Non possono essere di certo due azioni di "green ports" legate alla realizzazione di pensiline con impianti fotovoltaici e digitalizzazione della logistica a farci esultare - sottolineano i rappresentanti dei movimenti - poiché è sotto gli occhi di tutti che il fatturato di questi ultimi anni in termini di pianificazione e progettazione è quasi nullo e lo testimonia l' attuale fotografia del nostro porto. Siamo convinti che i prossimi mesi saranno fondamentali, la programmazione di investimenti e infrastrutture che riguardano la nostra città non possono essere lasciate nelle stesse mani di chi, sino ad oggi, ha dimostrato con i fatti di essere inadeguato al ruolo».

I sei movimenti civici che fanno parte della maggioranza che sostiene l' Amministrazione Di Mare si augurano, quindi, che al più presto venga nominato il nuovo presidente dell' **Adsp**: «con la conseguente riorganizzazione della



segreteria tecnica.

Per dare un nuovo impulso per un cambio di passo divenuto ormai necessario e improcrastinabile».

---



## La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

---

A. S.

## La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

attuare il "pnrr" in sicilia orientale

### Investimenti e semplificazioni Chiovelli presidente Authority porto

palermo. I porti avranno un ruolo fondamentale nella strategia per la crescita finanziata dal "Pnrr", e il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, ha definito i cinque obiettivi, con monitoraggio trimestrale dei risultati, dei nuovi presidenti delle **Autorità di sistema portuale** del mare: accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa; attuazione delle misure per l'efficiamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario; predisposizione del piano dei dragaggi. Fatto questo, Giovannini ha indicato ai governatori delle Regioni interessate i nominativi di cinque presidenti di altrettante Authority, attendendo il loro parere entro 30 giorni: il segretario generale dell' Authority del Mare Ionio diventa presidente di quella dell' Adriatico settentrionale; Andrea Agostinelli da commissario diventa presidente di quella di Gioia Tauro; Ugo Patroni Griffi è confermato a capo dell' Adriatico meridionale; l'ingegnere Matteo Africano, componente del comitato di gestione a Civitavecchia, diventa presidente in quella dell' Adriatico centrale; infine, Alberto Chiovelli (nella foto), alto dirigente del ministero, da commissario diventa presidente dell' Authority della Sicilia orientale. Entro il 25 si attendono le candidature per Sicilia occidentale e Sardegna.



La riflessione

Rambla via Amari e recupero del mare "Ma questa non è Barcellona"

di Paola Nicita Vista dal mare, Palermo è un approdo aperto al dialogo, ma questo rapporto sembra invertirsi da terra verso il mare: deve esser stato così che, negli anni, barriere e cemento hanno cancellato l' osmosi fra terra e acqua, separandole. Per ripensare Palermo, occorre allora ripartire da questo dialogo interrotto, racconta l' architetto Sebastiano Provenzano, dello Studio Provenzano architetti associati, che ha realizzato la riqualificazione del porticciolo di Sant' Erasmo e collaborato per diversi altri progetti che si affacciano sul mare, dal Parco della salute al progetto della Cala con Giulia Argiroffi, dal Molo trapezoidale ( redatto dall' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale) e dell' interfaccia porto - città di via Crispi (progetto di Studio Valle 3.0).

«Ripensare Sant' Erasmo - racconta Provenzano- ha significato immaginare nuovamente un luogo della città emblematico e presente in tanta iconografia palermitana, che prima era viva, poi è diventata desueta e infine dimenticata. Monte Pellegrino e la costa di Palermo sono centrali, è da qui che si apre il futuro della città, dalla costa Sud-Est. Questa parte era un luogo pulsante, con attività importanti, come ad esempio una fiorente industria del tonno, prima della guerra, e tante altre attività, tutte cancellate e dimenticate. L' intento del progetto, quindi, era innanzitutto riportare le persone a Sant' Erasmo, per riannodare questi fili, ovvero la sua storia» Adesso sotto i riflettori finisce una zona del mare più centrale, quella del porto, con il progetto del Comune che collega chi arriva via mare con il centro città, attraverso la pedonalizzazione di via Emerico Amari, asse di collegamento con piazza Politeama, subito ribattezzata come "rambla palermitana".

Già, perché spesso nel recupero del rapporto col mare si cerca un paragone tra Palermo e Barcellona, immaginando ramblas, restaurantini, centri sportivi e spiagge attrezzate di una Barceloneta made in Palermo. Senza contare che all' epoca, a Barcellona, archistar come sir Norman Foster, oltre a realizzare alcune tra le architetture più iconiche della nuova città, come ad esempio lo Stadio, era stato nominato consulente all' urbanistica, giusto per dare l' idea del tipo di investimento che la città catalana aveva ben chiaro in mente. Forse un concorso internazionale potrebbe essere utile per la nuova Palermo? Risponde l' architetto: « Certo, sarebbe importante, intanto solleverebbe un dibattito. Però credo che esista un tessuto connettivo di qualità, che non ha bisogno di questo. A volte sono azioni anche semplici, che potrebbero apparire banali, a funzionare molto bene ed essere accolte positivamente dalla collettività. Più che costruire ancora, si dovrebbe intervenire su quello che c' è già, modificarlo, recuperarlo. Poi è fondamentale una cosa, che in questo momento manca: un piano regolatore che racconti chiaramente ed esattamente cosa sarà, cosa si chiederà alla nuova città. Gli interventi che sono stati realizzati nella zona del waterfront della città, che appunto sembrano dare ottimi risultati per tracciare queste nuove coordinate città- mare, sono stati resi possibili dalla chiarezza del piano redatto per la zona **portuale** ( progetto di Maurizio Carta, ndr). Da Sant' Erasmo in poi, la zona che si affaccia sul mare è affidata al Comune, e ancora non si hanno indicazioni precise, è più difficile provare a progettare. Credo, che questa cesura tra città e porto non abbia più giustificazioni, non ci sono elementi di blocco se non un fermo biologico dell' intelligenza collettiva. Si sta cercando di fare tanto anche nella parte a Est, c' è stata attenzione per il Parco dell' Oreto, ad esempio, si è recuperata la palazzina del Tiro a Segno, c' è il Museo del mare, si potrebbe così proseguire - Porticciolo della Bandita, Teatro del Sole - e immaginare, ad esempio, di trovare attività



sportive e club nella spiaggia di Romagnolo, per vela, surf, canoa, pallavolo. Previa bonifica di acqua e terreno, certo.  
E il tram che già collega



## La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

---

dalla stazione questa parte di città potrebbe trasportare un pubblico di giovani interessati a praticare sport. Lo so che detto così sembra lontanissimo, impensabile, ma è lo stesso tipo di sentimento che percepivo quando lavoravamo al progetto di Sant' Erasmo. Nessuno credeva possibile quello che è oggi è già entrato nella normalità della città».

La reazione dei palermitani dopo la riconquista della Cala, di un pezzo di Foro Italico e poi di Sant' Erasmo non si è fatta attendere: jogging, passeggiate a piedi e in bicicletta nei luoghi ritrovati. «La sfida - dice Provenzano - è portare il baricentro della città verso questa zona. Palermo non ha bisogno di modelli, non è Barcellona: è Palermo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## A Palermo: 180 assunzioni tra Portitalia e lavoratori CLP

PALERMO Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. Ma al di là dei numeri dice una nota dell'**AdSP** comunque significativi in un momento di grande crisi economica e occupazionale, l'operazione che si è perfezionata in questi giorni rappresenta una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori. Da oggi spiega infatti Giuseppe Todaro, presidente di CLP e amministratore unico di PortItalia la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche OSP. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c'è un altro aspetto che mi piace sottolineare aggiunge Todaro perché questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l'Autorità Portuale e dell'intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest'area in grande discontinuità con il passato. Nel dettaglio, le operazioni sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della CLP (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa

che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal containers all'interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento in massa dei lavoratori di Clp che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell'attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). La seconda operazione è legata invece all'assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell'arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. CLP è una società che garantisce manodopera qualificata alle imprese portuali per far fronte ai picchi di attività stagionali o in particolari giornate in cui sono necessari rinforzi o un maggiore impiego di risorse. A differenza di altri settori in cui si fa ricorso a personale esterno per i cosiddetti extra, per i porti è possibile attingere solo agli elenchi di società specializzate come CLP. In entrambi i casi, il confronto avviato con i sindacati è culminato il 17 settembre scorso con l'approvazione all'unanimità di un accordo, firmato poi il 30 ottobre, che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di CLP e a quest'ultima società di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati, a condizione che entrambe le iniziative fossero economicamente e finanziariamente sostenibili per entrambe le società. L'accordo che prevede anche una fase di start up in cui saranno valutati i criteri di sostenibilità economica e la possibilità di prevedere forme di incentivi correlati al raggiungimento dei risultati di carattere economico ha avuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale commenta il presidente dell'**AdSP**, Pasqualino Monti ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l'accordo siglato lo scorso ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull'occupazione. Un risultato concreto, nonostante il momento di incertezza che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità del porto





# La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

---

delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale.

### Opere, ecco i commissari

*Il governo nomina 29 ispettori per 57 infrastrutture strategiche per accelerare il completamento di cantieri per oltre 80 miliardi di euro. Nei porti riguardano opere particolarmente onerose e complesse*

Roma. A poco più di un mese dal commissariamento di quasi 60 opere, il governo ha nominato con una serie di dpcm ventinove commissari straordinari che si occuperanno della loro realizzazione. In tutto sono 57 opere pubbliche da tempo bloccate a causa di ritardi legati alle fasi progettuali ed esecutive e alla complessità delle procedure amministrative. 16 infrastrutture ferroviarie, 14 stradali, 12 caserme per la pubblica sicurezza, 11 opere idriche, 3 infrastrutture portuali e una metropolitana, per un valore complessivo di 82,7 miliardi di euro, di cui 21,6 miliardi al Nord, 24,8 miliardi al Centro e 36,3 miliardi al Sud. Finanziate, a legislazione vigente, per circa 33 miliardi di euro. Il finanziamento sarà completato con ulteriori risorse nazionali ed europee, compreso il Next Generation EU. Le tre opere portuali. Le tre infrastrutture portuali valgono in tutto 1,7 miliardi di euro e sono in tre porti, a Genova, Livorno e Palermo. Tre interventi ritenuti strategici e particolarmente onerosi, nonché in progetto o in esecuzione da parecchio tempo. Si tratta dell'allargamento della diga foranea di Genova, della realizzazione della Darsena Europa di Livorno e del rilancio della canteristica a Palermo. Come funziona il commissario. Con i dpcm firmati dal presidente del Consiglio dei ministri, Mario Draghi, a seguito del parere positivo delle commissioni competenti di Camera e Senato, parte ufficialmente l'iter previsto dal decreto-legge n.76 di luglio 2020, anche se diversi commissari hanno già avviato le attività. L'approvazione dei progetti da parte dei Commissari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce a effetto di legge ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, salvo che per quelli relativi alla tutela ambientale e dei beni culturali e paesaggistici, per i quali è definita una specifica disciplina. I commissari possono assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto di una serie di principi e di disposizioni, tra cui quelli relativi all'aggiudicazione e l'esecuzione di appalti e concessioni, alla sostenibilità energetica e ambientale, al conflitto di interesse. Inoltre, un ulteriore limite è quello relativo alle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione e del subappalto.



## Porti: Giovannini rinnova i vertici delle Autorità

*Riscontro da Presidenti delle Regioni entro 30 giorni*

Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Autorità di sistema portuale e inviato ai Presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei Presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. Lo si legge in una nota del ministero. Sono cinque le Autorità portuali per le quali i presidenti sono in corso di nomina: l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); l'Autorità del sistema portuale di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); l'Autorità del sistema portuale della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (presidente indicato Ugo Patroni Griffi); l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale (presidente indicato Matteo Africano). Per altre due Autorità portuali il Ministero sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Contestualmente al rinnovo dei vertici delle Autorità di sistema portuale, il Ministro ha firmato la direttiva che individua per l'anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei Presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all'accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all'efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022.; (ANSA).



## Giovannini rinnova i vertici delle Autorità di sistema portuale e definisce gli obiettivi strategici

(FERPRESS) Roma, 20 APR Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Autorità di sistema portuale e inviato ai Presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei Presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. Sono cinque le Autorità portuali per le quali i presidenti sono in corso di nomina: 1. l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); 2. l'Autorità del sistema portuale di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); 3. l'Autorità del sistema portuale della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); 4. l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (presidente indicato Ugo Patroni Griffi); 5. l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale (presidente indicato Matteo Africano). Per altre due Autorità portuali il Ministero sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. (Link)

Contestualmente al rinnovo dei vertici delle Autorità di sistema portuale, il Ministro ha firmato la direttiva che individua per l'anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei Presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all'accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all'efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022.



### Il Ministro Giovannini rinnova i vertici delle Autorità di sistema portuale e definisce gli obiettivi strategici

Redazione

Inviata ai Presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Autorità di sistema portuale e inviato ai Presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei Presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l' intesa si riterrà acquisita. Sono cinque le Autorità portuali per le quali i presidenti sono in corso di nomina: 1.' Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); 2.' Autorità del sistema portuale di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); 3.' Autorità del sistema portuale della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); 4.' Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (presidente indicato Ugo Patroni Griffi); 5.' Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale (presidente indicato Matteo Africano). Per altre due Autorità portuali il Ministero sta procedendo all' acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. (Link) Contestualmente al rinnovo dei vertici delle Autorità di sistema portuale, il Ministro ha firmato la direttiva che individua per l' anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei Presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all' accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all' efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell' emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l' accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l' efficientamento energetico dei porti e l' impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell' Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022.



## Il ministro Giovannini chiede ai presidenti delle Regioni l'intesa su cinque nuovi presidenti delle Autorità di Sistema Portuale

Indicati Fulvio Lino Di Blasio, Andrea Agostinelli, Alberto Chiovelli, Ugo Patroni Griffi e Matteo Africano quale presidenti rispettivamente delle **AdSP** di Adriatico Settentrionale, Gioia Tauro, Sicilia Orientale, Adriatico Meridionale e Adriatico Centrale Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha reso noto di aver inviato ai presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa su cinque nominativi per la presidenza di altrettante Autorità di Sistema Portuale. Si tratta di Fulvio Lino Di Blasio, che Giovannini ha indicato quale nuovo presidente dell' **AdSP** del Mare Adriatico Settentrionale, di Andrea Agostinelli, indicato dal ministro quale presidente dell' **AdSP** di Gioia Tauro, di Alberto Chiovelli, per la presidenza dell' **AdSP** del Mare di Sicilia Orientale, di Ugo Patroni Griffi, quale presidente dell' **AdSP** del Mare Adriatico Meridionale, e di Matteo Africano, indicato quale presidente dell' **AdSP** del Mare Adriatico Centrale. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei Presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. Per altre due **AdSP**, quella del Mare di Sicilia Occidentale e quella del Mare di Sardegna, il Ministero sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Inoltre Giovannini ha firmato la direttiva che individua per l'anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all'accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all'efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione Generale per la Vigilanza delle Autorità portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022.



## Informazioni Marittime

### Focus

## Presidenti dei porti, cinque nomi verso l'intesa governo-regioni

*Giovannini ha inviato ai governatori interessati le proposte per i sistemi portuali di Livorno, Gioia Tauro, Catania, Bari e Ancona. Due potrebbero essere riconfermati*

Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha inviato ai presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa per il rinnovo dei presidenti delle Autorità di sistema portuale. Come prevede la legge, il riscontro dei governatori dovrà avvenire entro trenta giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. Sono cinque - su un totale di quindici - le autorità portuali in corso di nomina del presidente, a cui se ne aggiungono altre due che sono in fase di manifestazione di interesse. Per quanto riguarda quelle in fase di intesa governo-regioni: 1. L'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia). Presidente indicato, Fulvio Lino Di Blasio; 2. L'Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro. Presidente indicato, Andrea Agostinelli; 3. L'Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale (Augusta e Catania). Presidente indicato, Alberto Chiovelli; 4. L'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli). Presidente indicato, Ugo Patroni Griffi; 5. L'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona). Presidente indicato, Matteo Africano. Per altre due autorità portuali, quella della Sardegna e della Sicilia Occidentale, il ministero sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Contestualmente al rinnovo dei vertici delle cinque Autorità di sistema portuale sopracitate, il ministro ha firmato la direttiva che individua nel 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei presidenti, sulla base di: accelerazione degli investimenti pubblici, sostenibilità ed efficientamento dei processi amministrativi. Tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, si individuano cinque obiettivi strategici da perseguire: accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del ministro entro il 31 gennaio 2022. - credito immagine in alto.



## Giovannini rinnova i vertici delle AdSp

*Il riscontro dei Presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni*

Redazione

ROMA Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Autorità di Sistema portuale e inviato ai presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei Presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. Sono cinque le Autorità portuali per le quali i presidenti sono in corso di nomina: l'Autorità del Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); l'Autorità del sistema portuale di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); l'Autorità del sistema portuale della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (presidente indicato Ugo Patroni Griffi); l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale (presidente indicato Matteo Africano). Per altre due Autorità portuali il Ministero sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale e dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna. (Link) Contestualmente al rinnovo dei vertici delle Autorità di Sistema portuale, il ministro ha firmato la direttiva che individua per l'anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all'accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all'efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 Gennaio 2022.



## Il Ministro Giovannini rinnova i vertici delle AdSP

Inviata ai Presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti Roma, 20 aprile 2021 - Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e inviato ai Presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei Presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. Sono cinque le Autorità portuali per le quali i presidenti sono in corso di nomina: 1. l' Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio ); 2. l' Autorità del sistema portuale di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli ); 3. l' Autorità del sistema portuale della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli ); 4. l' Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (presidente indicato Ugo Patroni Griffi ); 5. l' Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale (presidente indicato Matteo Africano ). Per altre due Autorità portuali il Ministero sta procedendo

all' acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. (Link) Contestualmente al rinnovo dei vertici delle Autorità di sistema portuale, il Ministro ha firmato la direttiva che individua per l' anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei Presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all' accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all' efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell' emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l' accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l' efficientamento energetico dei porti e l' impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell' Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022.



## Vertici AdSP, caos sui rinnovi. Il caso Africano: designato dalla Raggi a Civitavecchia, nominato da Giovannini ad Ancona

Roma Regna la confusione sulle nomine ai vertici delle Autorità di Sistema Portuale. Come anticipato ieri da ShipMag, uno dei casi più caldi in questo momento riguarda il porto di Ancona dopo il ventilato avvicendamento tra Matteo Africano, membro del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale, e il presidente uscente Rodolfo Giampieri, silurato nonostante l'appoggio per un mandato bis da parte degli operatori e dell'intero cluster. L'ipotesi di una possibile conferma di Africano nel Comitato di Gestione del porto di Civitavecchia è diventata realtà dopo la designazione decisa in data odierna dalla sindaca di Roma Virginia Raggi. Come si evince dal documento in nostro possesso (in allegato), la Città Metropolitana di Roma Capitale ha individuato proprio nell'ingegnere Matteo Africano la persona giusta come componente del Comitato di Gestione dell'AdSp in sua rappresentanza. Questo lascia presagire che Africano non andrà ad Ancona o rinuncerà all'incarico a Civitavecchia visto che non può ricoprire due ruoli contemporaneamente. Ironia della sorte, proprio oggi il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Autorità di sistema portuale e inviato ai presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. Sono cinque le Autorità portuali per le quali sono in corsa di nomina. Una di queste è l'AdSP del Mare Adriatico Centrale, cioè del porto di Ancona, e il nome indicato è proprio quello di Matteo Africano. Gli altri quattro sono: l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio) l'Autorità del sistema portuale di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli) l'Autorità del sistema portuale della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (presidente indicato Ugo Patroni Griffi); Per altre due Autorità portuali, riporta il comunicato del MIMS, il ministero sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Contestualmente al rinnovo dei vertici delle Autorità di sistema portuale, riporta ancora il comunicato, il ministro ha firmato la direttiva che individua per l'anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all'accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all'efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del ministro entro il 31 gennaio 2022.



### Porti: entro il 25 le candidature delle Authorities di Sardegna e Sicilia

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



## Shipping Italy

### Focus

## I presidenti indicati da Giovannini per 5 AdSP: Di Blasio, Agostinelli, Chiovelli, Patroni Griffi e Africano

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha reso noto che il ministro Enrico Giovannini ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Autorità di sistema portuale e inviato ai presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei governatori regionali dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. Sono cinque le Autorità portuali per le quali i presidenti sono in corso di nomina: 1. l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale Venezia e Chioggia (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); 2. l'Autorità del sistema portuale di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); 3. l'Autorità del sistema portuale della Sicilia Orientale Catania e Augusta (presidente indicato Alberto Chiovelli); 4. l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale Bari e Brindisi (presidente indicato Ugo Patroni Griffi); 5. l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale Ancona (presidente indicato Matteo Africano). Per altre due Autorità portuali il Ministero sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Contestualmente al rinnovo dei vertici delle Autorità di sistema portuale, il Ministro ha firmato la direttiva che individua per l'anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei presidenti si legge in una nota del dicastero romano. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all'accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all'efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022.



**Giovannini rinnova i vertici delle Autorità di sistema portuale e definisce gli obiettivi**

20/04/2021 17:30 Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Autorità di sistema portuale e inviato ai Presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei Presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l' intesa si riterrà acquisita. Sono cinque le Autorità portuali per le quali i presidenti sono in corso di nomina: l' Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); l' Autorità del sistema portuale di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); l' Autorità del sistema portuale della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); l' Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (presidente indicato Ugo Patroni Griffi); l' Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale (presidente indicato Matteo Africano). Per altre due Autorità portuali il Ministero sta procedendo all' acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Contestualmente al rinnovo dei vertici delle Autorità di sistema portuale, il Ministro ha firmato la direttiva che individua per l' anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei Presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all' accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all' efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell' emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l' accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l' efficientamento energetico dei porti e l' impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell' Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022. (GD - www.ftaonline.com) Fonte: News Trend Online © TraderLink News - Direttore Responsabile Marco Valeriani - Riproduzione vietata.

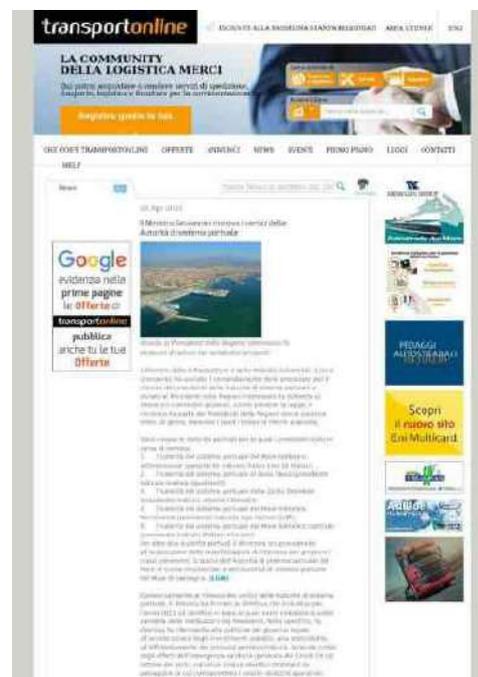


## Il Ministro Giovannini rinnova i vertici delle Autorità di sistema portuale

Inviata ai Presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini ha avviato il completamento delle procedure per il rinnovo dei presidenti delle Autorità di sistema portuale e inviato ai Presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti. Come prevede la legge, il riscontro da parte dei Presidenti delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. Sono cinque le Autorità portuali per le quali i presidenti sono in corso di nomina: 1.

l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); 2. l'Autorità del sistema portuale di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); 3. l'Autorità del sistema portuale della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); 4. l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (presidente indicato Ugo Patroni Griffi); 5. l'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale (presidente indicato Matteo Africano). Per altre due Autorità portuali il Ministero sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. (Link) Contestualmente al rinnovo dei vertici delle Autorità di sistema portuale,

il Ministro ha firmato la direttiva che individua per l'anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei Presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all'accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all'efficiamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficiamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022.



## Terminal e logistica appello al ministero "Chiarezza sui canoni"

*Le associazioni: "La riduzione prevista come ristoro a fronte di una riduzione del fatturato nel 2020 superiore al 20% per il Covid, non è ancora decollata"*

Serve chiarezza su come affrontare la ripresa della portualità e della logistica. Serve soprattutto una regia da parte del governo per sostenere le imprese che hanno saputo resistere alla crisi e alla pandemia e dotarle degli strumenti corretti per affrontare il futuro. Assiterminal e Assologistica, le associazioni di categoria che rappresentano gli operatori del terminalismo e della logistica, giudicano solo "parziali" i ristori individuati e in una lettera al ministero delle Infrastrutture denunciano come le autorità di sistema stiano marciando "in ordine sparso", ribadendo la necessità di agire con chiarezza su tutto il fronte della blue economy.

« La riduzione del canone di concessione prevista come ristoro per i terminalisti italiani a fronte di una riduzione del fatturato nel 2020 superiore al 20% a causa dell' emergenza Covid, non è ancora decollata » scrivono nella loro lettera indirizzata al titolare del dicastero, Enrico Giovannini, denunciando anche «la parziale e frammentata applicazione della misura normativa e il ritardo nel rendere disponibili le risorse economiche del fondo istituito a favore dei terminal passeggeri».

Secondo le associazioni, le riduzioni sono state applicate parzialmente e non c' è stata da parte delle Autorità di sistema portuale «un' interpretazione uniforme» Assiterminal e Assologistica ribadiscono la necessità di chiarire che le riduzioni dei canoni non richiedono « alcun ulteriore finanziamento centrale né alcun atto autorizzativo » del ministero, e di specificare che non c' è una franchigia di riduzione del canone fino al 20%. « Si è appreso, infatti, che le Autorità di sistema portuale, in seno alla Conferenza dei presidenti - scrivono - hanno concordato di applicare una riduzione del canone demaniale per una misura massima dell' 80% per le imprese che avessero presentato una riduzione del fatturato del 100% » . Senza contare che « diverse Autorità di Sistema portuale chiedono in anticipo il pagamento del canone demaniale per il 2020 riservandosi, poi, di riconoscere l' eventuale riduzione attraverso compensazione sull' eventuale debito successivo, vanificando, così, l' effetto di sostenere la liquidità delle imprese nel contesto della pandemia».

- (mas.m.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA



### Porti: Assiterminal e Assologistica, ristori solo parziali

Lettera al ministero, Adsp in ordine sparso, serve chiarimento

La riduzione del canone di concessione prevista come ristoro per i terminalisti italiani a fronte di una riduzione del fatturato nel 2020 superiore al 20% a causa dell' emergenza Covid, non è ancora decollata. Assiterminal e Assologistica hanno scritto al ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per denunciare la "parziale e frammentata applicazione della misura normativa" spiega una nota, e anche il ritardo nel rendere disponibili le risorse economiche del fondo istituito a favore dei terminal passeggeri. Le riduzioni, insomma, sono state applicate solo in parte, in ritardo e non c' è stata da parte delle Autorità di sistema portuale un' interpretazione uniforme. Assiterminal e Assologistica nella lettera chiedono al ministero di chiarire che le riduzioni dei canoni non richiedono "alcun ulteriore finanziamento centrale né alcun atto autorizzativo" del ministero, e di specificare che non c' è una franchigia di riduzione del canone fino al 20%. "Si è appreso, infatti, che le Autorità di sistema portuale, in seno alla Conferenza dei presidenti - scrivono le associazioni dei terminalisti portuali e delle imprese logistiche - hanno concordato di applicare una riduzione del canone demaniale per una misura massima dell' 80% per le imprese che avessero presentato una riduzione del fatturato del 100%". Senza contare aggiunge la lettera, che "diverse Autorità di Sistema portuale chiedono, comunque, in anticipo il pagamento del canone demaniale per il 2020 riservandosi, poi, di riconoscere l' eventuale riduzione attraverso compensazione sull' eventuale debito successivo, vanificando, così, l' effetto di sostenere la liquidità delle imprese nel contesto della pandemia". (ANSA).



## Assiterminal - Assologistica: Riduzione canoni concessioni, il MIMS vigili presso le AdSP

*Appello al MIMS delle associazioni Assiterminal e Assologistica:*

ROMA - Le associazioni Assiterminal e Assologistica, che insieme rappresentano quasi il 90% dei Port & Terminal Operators, in un'istanza formalizzata al MIMS stigmatizzano la parziale e frammentata applicazione della misura normativa ottenuta nel 2020 che prevedeva, per lo stesso anno, di poter ottenere dalle AdSP, la riduzione dell'importo del canone concessorio a fronte di una riduzione di fatturato superiore al 20%, nonché il ritardo (anche degli uffici della Commissione Europea) nel rendere disponibili le risorse economiche del fondo istituito in legge finanziaria a favore dei Terminal passeggeri (anche questo da noi richiesto e ottenuto per cercare di far fronte agli impatti della pandemia nel 2020) - Lo si legge nella nota congiunta allegata alla lettera con cui Assiterminal e Assologistica (a firma dei rispettivi presidenti: Luca Becce e Andrea Gentile) richiedono formalmente al ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini l'esercizio «della competenza di vigilanza e indirizzo verso le Autorità di Sistema portuale» - si legge nella lettera - «attraverso uno specifico provvedimento, anche di soft law, avente base giuridica nell'art. 6 comma 7 della legge n. 84/1994 che: a) stabilisca, una volta per tutte, che le riduzioni dei canoni ai sensi dell'art. 199 del d.l. n. 34/2020 non richiedono alcun ulteriore finanziamento centrale né alcun atto autorizzativo di codesto Ministero avendo, quest'ultimo, già adottato il relativo decreto attuativo e b) specifichi che l'interpretazione dell'art. 199 del d.l. n. 34/2020 non conduce ad individuare una franchigia di riduzione del canone fino al 20% dell'ammontare del medesimo». Nella nota allegata le due Associazioni specificano quanto segue: «L'appello al MIMS è conseguente alla diversa esecuzione che alcune AdSP hanno dato alla previsione contenuta nell'art.199 di 34/20 anche alla luce del successivo dm attuativo, contestando inoltre la previsione della Conferenza dei Presidenti dello scorso novembre, di un'ulteriore franchigia del 20% (da intendersi quale alea nell'esercizio dell'attività imprenditoriale nel corso di una pandemia ??) che rende ancora più attenuata una forma di ristoro già contenuta nella sua potenziale efficacia. Sembra paradossale che a 4 mesi dall'inizio del 2021 (che peraltro sta riproponendo impatti devastanti sul settore crocieristico alla pari dell'anno appena concluso e volumi di traffico che faticano a tornare accettabili per l'equilibrio economico-finanziario anche degli altri operatori) si debba ancora discutere su questi temi invece di concentrarsi sul contingente e sulle prospettive, così come è inconcepibile che alcune aziende con fatturati in rosso scuro (alla pari di altri comparti produttivi) non abbiano ancora dati certi sui ristori spettanti per chiudere in qualche modo i loro bilanci: ma è così! L'obiettivo delle due Associazioni è chiaro: si vorrebbe evitare che le aziende maggiormente in difficoltà avviino una stagione di ricorsi in un contesto che vorrebbe e dovrebbe invece raccogliere le energie e concentrare le sinergie degli operatori (che, è non è pleonastico ricordare, sono e costituiscono l'asset produttivo dei porti) per ripartire, insieme alle rispettive ADSP, in un'ottica di dialogo e partnership quale presupposto e condizione per efficientare un vero Sistema della portualità. Di fronte alle sfide attuative del PNRR e di una auspicabile stagione di riforme di cui anche noi siamo promotori (con una serie di proposte che continuiamo a promuovere e dettagliare dalla scorsa estate) è necessario superare questa fase: chiediamo quindi al Ministero di agire, sulla base delle proprie prerogative, per aiutarci a chiudere i temi del 2020, garantendo semplicemente uniforme e esaustiva applicazione nonché esigibilità di quanto previsto dalle norme. Abbiamo tutti bisogno di guardare avanti contribuendo a costruire un contesto di certezza e trasparenza normativa che si ottengono anche attraverso una maggiore chiarezza e semplificazione dei ruoli degli interlocutori istituzionali, la tempestività di esecuzione delle norme e una rinnovata relazione tra gli stakeholder





## Corriere Marittimo

### Focus

---

(che identifichi nel privato un partner e non un mero destinatario di regole che spesso si sovrappongono pure) Auspichiamo che le soluzioni che saranno individuate non pregiudichino ulteriormente la tenuta del settore e che si possa dare nuovo impulso e vitalità alla sostenibilità dello shipping e del terminalismo del nostro Paese da sempre protagonisti dell'economia logistica italiana, grazie anche alla tradizione imprenditoriale e alle professionalità che sa esprimere. Per rafforzare le nostre istanze confidiamo infine che nella conversione del DL sostegni vengano accolti i nostri emendamenti che ripropongono anche sul 2021 le soluzioni e alcuni strumenti normativi individuati per il 2020, magari, a questo giro, senza incagli!! Assiterminal confida inoltre in una rapida soluzione delle vicende di Moby e Tirrenia CIN (compagnie armatoriali che fanno capo alla famiglia Onorato) che possa preservare, valorizzandolo, sia il patrimonio professionale dei tanti lavoratori marittimi interessati che quello degli operatori portuali e terminalistici delle autostrade del mare, che già devono affrontare da più di un anno il contingente e prospettico dramma delle conseguenze pandemiche sui traffici passeggeri.»

# Informare

## Focus

### Appello di Assiterminal e Assologistica al MIMS affinché i terminalisti portuali possano beneficiare dei sostegni promessi

Inconcepibile - denunciano - che alcune aziende con fatturati in "rosso scuro" non abbiano ancora dati certi sui ristori spettanti Assiterminal e Assologistica, a nome dei terminalisti portuali che rappresentano, hanno formalizzato al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili un' istanza in cui stigmatizzano la parziale e frammentata applicazione della misura normativa ottenuta nel 2020 che - hanno ricordato le due associazioni - prevedeva, per lo stesso anno, di poter ottenere dalle Autorità di Sistema Portuale la riduzione dell' importo del canone concessorio a fronte di una riduzione di fatturato superiore al 20%. Inoltre Assiterminal e Assologistica lamentano il ritardo, anche degli uffici della Commissione Europea, nel rendere disponibili le risorse economiche del fondo istituito in legge finanziaria a favore dei terminal passeggeri, «anche questo da noi richiesto e ottenuto - hanno specificato - per cercare di far fronte agli impatti della pandemia nel 2020». Le due associazioni hanno spiegato che «l' appello al MIMS è conseguente alla diversa esecuzione che alcune Autorità di Sistema Portuale hanno dato alla



previsione contenuta nell' art.199 del decreto-legge 34/20 anche alla luce del successivo decreto ministeriale attuativo, contestando inoltre - hanno precisato Assiterminal e Assologistica - la previsione della Conferenza dei Presidenti dello scorso novembre, di un' ulteriore "franchigia" del 20% (da intendersi quale alea nell' esercizio dell' attività imprenditoriale nel corso di una pandemia?) che rende ancora più attenuata una forma di ristoro già contenuta nella sua potenziale efficacia». «Sembra paradossale - hanno denunciato Assiterminal e Assologistica - che a quattro mesi dall' inizio del 2021, che peraltro sta riproponendo impatti devastanti sul settore crocieristico alla pari dell' anno appena concluso e volumi di traffico che faticano a tornare accettabili per l' equilibrio economico-finanziario anche degli altri operatori, si debba ancora discutere su questi temi invece di concentrarsi sul contingente e sulle prospettive, così come è inconcepibile che alcune aziende con fatturati in "rosso scuro" (alla pari di altri comparti produttivi) non abbiano ancora dati certi sui ristori spettanti per chiudere in qualche modo i loro bilanci: ma è così!». Le due associazioni hanno specificato inoltre che l' appello rivolto al MIMS ha anche lo scopo di «evitare che le aziende maggiormente in difficoltà avviino una stagione di ricorsi in un contesto che vorrebbe e dovrebbe invece raccogliere le energie e concentrare le sinergie degli operatori - che, è non è pleonastico ricordare, sono e costituiscono l' asset produttivo dei porti - per ripartire, insieme alle rispettive AdSP, in un' ottica di dialogo e partnership quale presupposto e condizione per efficientare un vero sistema della portualità». «Di fronte alle sfide attuative del PNRR e di una auspicabile stagione di riforme di cui anche noi siamo promotori (con una serie di proposte che continuiamo a promuovere e dettagliare dalla scorsa estate) - hanno evidenziato Assiterminal e Assologistica - è necessario superare questa fase: chiediamo quindi al Ministero di agire, sulla base delle proprie prerogative, per aiutarci a chiudere i temi del 2020, garantendo semplicemente uniforme e esaustiva applicazione nonché esigibilità di quanto previsto dalle norme. Abbiamo tutti bisogno di guardare avanti contribuendo a costruire un contesto di certezza e trasparenza normativa che si ottengono anche attraverso una maggiore chiarezza e semplificazione dei ruoli degli interlocutori istituzionali, la tempestività di esecuzione delle norme e una rinnovata relazione tra gli stakeholder (che identifichi nel privato un partner e non un mero destinatario di regole che spesso si sovrappongono pure)». «Auspichiamo - hanno concluso Assiterminal e Assologistica - che le soluzioni che saranno

individuate non pregiudichino ulteriormente la tenuta del settore e che si possa dare nuovo impulso e vitalità alla sostenibilità dello shipping e del terminalismo del nostro Paese da sempre protagonisti dell' economia logistica italiana,

---



## Informare

### Focus

---

grazie anche alla tradizione imprenditoriale e alle professionalità che sa esprimere. Per rafforzare le nostre istanze confidiamo infine che nella conversione del decreto-legge sostegni vengano accolti i nostri emendamenti che ripropongono anche sul 2021 le soluzioni e alcuni strumenti normativi individuati per il 2020, magari, a questo giro, senza incagli!». Oltre a questo appello, l'associazione terminalistica Assiterminal ha espresso anche l'auspicio di «una rapida soluzione delle vicende di Moby e Tirrenia-CIN, compagnie armatoriali che fanno capo alla famiglia Onorato, che possa preservare, valorizzandolo - ha sottolineato Assiterminal - sia il patrimonio professionale dei tanti lavoratori marittimi interessati che quello degli operatori portuali e terminalistici delle autostrade del mare, che già devono affrontare da più di un anno il contingente e prospettico dramma delle conseguenze pandemiche sui traffici passeggeri».

# Informazioni Marittime

## Focus

### Assiterminal e Assologistica: "Ristori 2020 parziali e frammentati"

*In una lettera al governo, le associazioni denunciano i ritardi e l'eterogeneità delle disposizioni delle autorità di sistema portuale*

I ristori 2020 per i terminal portuali tardano ad arrivare. Lo denunciano Assiterminal e Assologistica che insieme rappresentano quasi il 90 per cento degli operatori di questo tipo. In un'istanza formalizzata al ministero delle Infrastrutture stigmatizzano la «parziale e frammentata applicazione» dei conguagli economici per i poli merce e passeggeri dei porti italiani, che prevedono da parte delle autorità di sistema portuale la riduzione dell'importo del canone concessorio a fronte di una riduzione di fatturato superiore al 20 per cento. Inoltre, il governo, ma anche la Commissione europea, sono in ritardo nel rendere disponibili le risorse economiche del fondo istituito in legge finanziaria a favore dei terminal passeggeri. L'azione delle autorità portuali alle disposizioni dell'art. 199 del dl 34/20 - quello che avvia i ristori - è stata eterogenea, spiegano le due associazioni, anche alla luce del successivo decreto ministeriale attuativo e dalla decisione in Conferenza dei presidenti delle **Adsp** dello scorso novembre di un'ulteriore franchigia del 20 per cento, «che rende ancora più attenuata una forma di ristoro già contenuta nella sua potenziale efficacia. Sembra paradossale che a quattro mesi dall'inizio del 2021, che peraltro sta riproponendo impatti devastanti sul settore crocieristico, si debba ancora discutere di questi temi». La conseguenza di questa situazione è che potrebbe aprirsi una stagione di ricorsi da parte dei terminalisti portuali, complicando ulteriormente le cose. Assiterminal e Assologistica chiedono al ministero delle Infrastrutture «di agire per aiutarci a chiudere i temi del 2020, garantendo semplicemente uniforme ed esaustiva applicazione nonché esigibilità di quanto previsto dalle norme». Si chiede «maggiore chiarezza e semplificazione dei ruoli degli interlocutori istituzionali, tempestività di esecuzione delle norme e una rinnovata relazione tra gli stakeholder, che identifichi nel privato un partner e non un mero destinatario di regole che spesso si sovrappongono pure».



## Assiterminal e Assologistica: appello al Mims

*Parziale e frammentata applicazione della misura per la riduzione dell'importo del canone concessorio*

Redazione

GENOVA Assiterminal e Assologistica, associazioni che insieme rappresentano quasi il 90% dei Port & terminal operators, stigmatizzano, in un'istanza formalizzata al ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, la parziale e frammentata applicazione della misura normativa ottenuta nel 2020 che prevedeva, per lo stesso anno, di poter ottenere dalle **AdSp**, la riduzione dell'importo del canone concessorio a fronte di una riduzione di fatturato superiore al 20%, nonché il ritardo (anche degli uffici della Commissione europea) nel rendere disponibili le risorse economiche del fondo istituito in legge finanziaria a favore dei Terminal passeggeri. L'appello al Mims -scrivono le associazioni citate- è conseguente alla diversa esecuzione che alcune **AdSp** hanno dato alla previsione contenuta nell'art.199 di 34/20 anche alla luce del successivo decreto attuativo, contestando inoltre la previsione della Conferenza dei presidenti dello scorso Novembre, di un'ulteriore franchigia del 20% che rende ancora più attenuata una forma di ristoro già contenuta nella sua potenziale efficacia. Sembra paradossale -continuano Assiterminal e Assologistica- che a 4 mesi dall'inizio del 2021 (che peraltro sta riproponendo impatti devastanti sul settore crocieristico alla pari dell'anno appena concluso e volumi di traffico che faticano a tornare accettabili per l'equilibrio economico-finanziario anche degli altri operatori) si debba ancora discutere su questi temi invece di concentrarsi sul contingente e sulle prospettive, così come è inconcepibile che alcune aziende con fatturati in rosso scuro (alla pari di altri comparti produttivi) non abbiano ancora dati certi sui ristori spettanti per chiudere in qualche modo i loro bilanci: ma è così! Obiettivo di Assiterminal e Assologistica sarebbe quello di evitare che le aziende maggiormente in difficoltà avviino una stagione di ricorsi in un contesto che vorrebbe e dovrebbe invece raccogliere le energie e concentrare le sinergie degli operatori per ripartire, insieme alle rispettive **AdSp**, in un'ottica di dialogo e partnership quale presupposto e condizione per efficientare un vero Sistema della portualità. Di fronte alle sfide attuative del Pnrr e di una auspicabile stagione di riforme di cui anche noi siamo promotori (con una serie di proposte che continuiamo a promuovere e dettagliare dalla scorsa estate) è necessario superare questa fase: chiediamo quindi al Ministero di agire, sulla base delle proprie prerogative, per aiutarci a chiudere i temi del 2020, garantendo semplicemente uniforme e esaustiva applicazione nonché esigibilità di quanto previsto dalle norme. Abbiamo tutti bisogno -sottolineano- di guardare avanti contribuendo a costruire un contesto di certezza e trasparenza normativa che si ottengono anche attraverso una maggiore chiarezza e semplificazione dei ruoli degli interlocutori istituzionali, la tempestività di esecuzione delle norme e una rinnovata relazione tra gli stakeholder. L'auspicio è che le soluzioni che saranno individuate non pregiudichino ulteriormente la tenuta del settore e che si possa dare nuovo impulso e vitalità alla sostenibilità dello shipping e del terminalismo del Paese da sempre protagonisti dell'economia logistica italiana, grazie anche alla tradizione imprenditoriale e alle professionalità che sa esprimere. Per rafforzare le nostre istanze confidiamo infine che nella conversione del DL sostegni vengano accolti i nostri emendamenti che ripropongono anche sul 2021 le soluzioni e alcuni strumenti normativi individuati per il 2020. Assiterminal confida infine in una rapida soluzione delle vicende di Moby e Tirrenia-Cin che possa preservare,



valorizzandolo, sia il patrimonio professionale dei tanti lavoratori marittimi interessati che quello degli operatori portuali e terminalistici delle autostrade del mare, che già devono affrontare da più di un anno il contingente e prospettico dramma delle conseguenze pandemiche sui traffici passeggeri.



## I terminalisti scrivono al MIMS

di Redazione

Assiterminal e Assologistica stigmatizzano, in un' istanza formalizzata al MIMS, la parziale e frammentata applicazione dell' art. 199 del d.l. del 19 maggio 2020, n. 34. La misura normativa ottenuta nel 2020 prevedeva, per lo stesso anno, di poter ottenere dalle **ADSP**, la riduzione dell' importo del canone concessorio a fronte di una riduzione di fatturato superiore al 20%. Le due Associazioni, che insieme rappresentano quasi il 90% dei Port & Terminal Operators, contestano la diversa esecuzione che alcune **ADSP** hanno dato alla previsione contenuta disposto normativo, anche alla luce del successivo dm attuativo, e criticano la previsione della Conferenza dei Presidenti dello scorso novembre "di un' ulteriore 'franchigia' del 20% che rende ancora più attenuata una forma di ristoro già contenuta nella sua potenziale efficacia". Assiterminal e Assologistica sottolineano come la maggior parte delle Autorità di sistema portuale ritenga di non poter disporre degli avanzi di gestione per l' esecuzione della riduzione prevista dall' art. 199. "In tali casi, le Autorità di sistema portuale si limitano, in modo evidentemente concertato, a non applicare la riduzione prevista richiamando una generica necessità di acquisire un ulteriore provvedimento di assenso da parte di codesto Ministero vigilante". Peraltro, a detta delle due associazioni "le Autorità di Sistema portuale hanno dimostrato di non comprendere l' istituto del potere amministrativo che, anche alla luce degli obblighi derivanti dall' ordinamento dell' Unione europea, impone loro di ridurre il canone in ragione delle nuove condizioni economiche (chiaramente imprevedibili e imprevisibili)". "Sembra paradossale - afferma il direttore generale di Assiterminal, Alessandro Ferrari - che a 4 mesi dall' inizio del 2021 (che peraltro sta riproponendo impatti devastanti sul settore crocieristico alla pari dell' anno appena concluso e volumi di traffico che faticano a tornare accettabili per l' equilibrio economico-finanziario anche degli altri operatori) si debba ancora discutere su questi temi invece di concentrarsi sul contingente e sulle prospettive, così come è inconcepibile che alcune aziende con fatturati in 'rosso scuro' (alla pari di altri comparti produttivi) non abbiano ancora dati certi sui ristori spettanti per chiudere in qualche modo i loro bilanci". Di fronte alle sfide attuative del PNRR e di una auspicabile stagione di riforme "è necessario superare questa fase: chiediamo quindi al Ministero di agire, sulla base delle proprie prerogative, per aiutarci a chiudere i temi del 2020, garantendo semplicemente uniforme e esaustiva applicazione nonché esigibilità di quanto previsto dalle norme". Assiterminal e Assologistica chiedono insomma "un contesto di certezza e trasparenza normativa che si ottiene anche attraverso una maggiore chiarezza e semplificazione dei ruoli degli interlocutori istituzionali, la tempestività di esecuzione delle norme e una rinnovata relazione tra gli stakeholder".

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo | Me | in | @ | Q



## Assiterminal e Assologistica denunciano: Ritardi inaccettabili per i ristori promessi

Milano Assiterminal e Assologistica, che insieme rappresentano quasi il 90% dei terminalisti portuali, hanno formalizzato al ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili un'istanza in cui stigmatizzano la parziale e frammentata applicazione della misura normativa ottenuta nel 2020 che hanno sottolineato le due associazioni prevedeva, per lo stesso anno, di poter ottenere dalle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) la riduzione dell'importo del canone concessorio a fronte di una riduzione di fatturato superiore al 20%. Inoltre Assiterminal e Assologistica lamentano il ritardo, anche degli uffici della Commissione Europea, nel rendere disponibili le risorse economiche del fondo istituito in legge finanziaria a favore dei terminal passeggeri, anche questo da noi richiesto e ottenuto hanno spiegato per cercare di far fronte agli impatti della pandemia nel 2020. Le due associazioni hanno spiegato che l'appello al MIMS è conseguente alla diversa esecuzione che alcune Autorità di Sistema Portuale hanno dato alla previsione contenuta nell'art.199 del decreto-legge 34/20 anche alla luce del successivo decreto ministeriale attuativo, contestando inoltre hanno puntualizzato Assiterminal e Assologistica la previsione della Conferenza dei Presidenti dello scorso novembre, di un'ulteriore franchigia del 20% (da intendersi quale alea nell'esercizio dell'attività imprenditoriale nel corso di una pandemia?) che rende ancora più attenuata una forma di ristoro già contenuta nella sua potenziale efficacia. Sembra paradossale hanno denunciato Assiterminal e Assologistica che a quattro mesi dall'inizio del 2021, che peraltro sta riproponendo impatti devastanti sul settore crocieristico alla pari dell'anno appena concluso e volumi di traffico che faticano a tornare accettabili per l'equilibrio economico-finanziario anche degli altri operatori, si debba ancora discutere su questi temi invece di concentrarsi sul contingente e sulle prospettive, così come è inconcepibile che alcune aziende con fatturati in rosso scuro (alla pari di altri comparti produttivi) non abbiano ancora dati certi sui ristori spettanti per chiudere in qualche modo i loro bilanci: ma è così!. Le due associazioni hanno sottolineato inoltre che l'appello rivolto al MIMS ha anche lo scopo di evitare che le aziende maggiormente in difficoltà avviino una stagione di ricorsi in un contesto che vorrebbe e dovrebbe invece raccogliere le energie e concentrare le sinergie degli operatori che, è non è pleonastico ricordare, sono e costituiscono l'asset produttivo dei porti per ripartire, insieme alle rispettive AdSP, in un'ottica di dialogo e partnership quale presupposto e condizione per efficientare un vero sistema della portualità. Di fronte alle sfide attuative del PNRR e di una auspicabile stagione di riforme di cui anche noi siamo promotori (con una serie di proposte che continuiamo a promuovere e dettagliare dalla scorsa estate) hanno rilevato Assiterminal e Assologistica è necessario superare questa fase: chiediamo quindi al ministero di agire, sulla base delle proprie prerogative, per aiutarci a chiudere i temi del 2020, garantendo semplicemente uniforme e esaustiva applicazione nonché esigibilità di quanto previsto dalle norme. Abbiamo tutti bisogno di guardare avanti contribuendo a costruire un contesto di certezza e trasparenza normativa che si ottengono anche attraverso una maggiore chiarezza e semplificazione dei ruoli degli interlocutori istituzionali, la tempestività di esecuzione delle norme e una rinnovata relazione tra gli stakeholder (che identifichi nel privato un partner e non un mero destinatario di regole che spesso si sovrappongono pure). Auspichiamo hanno concluso Assiterminal e Assologistica che le soluzioni che saranno individuate non pregiudichino ulteriormente la tenuta del settore e che si possa dare nuovo impulso e vitalità alla sostenibilità dello shipping e del terminalismo del nostro Paese da sempre protagonisti dell'economia logistica italiana, grazie anche alla tradizione imprenditoriale e alle professionalità che sa esprimere. Per rafforzare le nostre





## Ship Mag

### Focus

---

istanze confidiamo infine che nella conversione del decreto-legge sostegni vengano accolti i nostri emendamenti che ripropongono anche sul 2021 le soluzioni e alcuni strumenti normativi individuati per il 2020, magari, a questo giro, senza incagli!. Infine, l'associazione terminalistica Assiterminal ha espresso anche l'auspicio di una rapida soluzione delle vicende di Moby e Tirrenia-CIN, compagnie armatoriali che fanno capo alla famiglia Onorato, che possa preservare, valorizzandolo ha sottolineato Assiterminal sia il patrimonio professionale dei tanti lavoratori marittimi interessati che quello degli operatori portuali e terminalistici delle autostrade del mare, che già devono affrontare da più di un anno il contingente e prospettico dramma delle conseguenze pandemiche sui traffici passeggeri.

## Shipping Italy

### Focus

## Ristori per i terminal portuali: Assiterminal e Assologistica scrivono al Mims paventando ricorsi legali

Le associazioni di categoria dei terminal portuali italiani, Assiterminal e Assologistica (insieme rappresentano quasi il 90% dei terminal operator del Paese) stigmatizzano, in un'istanza formalizzata al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, la parziale e frammentata applicazione della misura normativa ottenuta nel 2020 che prevedeva, per lo stesso anno, di poter ottenere dalle Autorità di Sistema Portuale la riduzione dell'importo del canone concessorio a fronte di un decremento di fatturato superiore al 20%, nonché il ritardo (anche degli uffici della Commissione Europea) nel rendere disponibili le risorse economiche del fondo istituito in legge finanziaria a favore dei terminal passeggeri (anche questo richiesto e ottenuto per cercare di far fronte agli impatti della pandemia nel 2020). Le due associazioni in una nota scrivono: L'appello al MiMS è conseguente alla diversa esecuzione che alcune **AdSP** hanno dato alla previsione contenuta nell'art.199 del d.l. 34/2020 anche alla luce del successivo decreto attuativo, contestando inoltre la previsione della Conferenza dei Presidenti dello scorso novembre, di un'ulteriore franchigia' del 20% (da intendersi quale alea nell'esercizio dell'attività imprenditoriale nel corso di una pandemia?) che rende ancora più attenuata una forma di ristoro già contenuta nella sua potenziale efficacia. Assiterminal e Assologistica aggiungono: Sembra paradossale che a quattro mesi dall'inizio del 2021 (che peraltro sta riproponendo impatti devastanti sul settore crocieristico alla pari dell'anno appena concluso e volumi di traffico che faticano a tornare accettabili per l'equilibrio economico-finanziario anche degli altri operatori) si debba ancora discutere su questi temi invece di concentrarsi sul contingente e sulle prospettive, così come è inconcepibile che alcune aziende con fatturati in rosso scuro' (alla pari di altri comparti produttivi) non abbiano ancora dati certi sui ristori spettanti per chiudere in qualche modo i loro bilanci: ma è così!. Le associazioni dicono che l'obiettivo delle loro azioni è chiaro: Si vorrebbe evitare che le aziende maggiormente in difficoltà avviino una stagione di ricorsi in un contesto che vorrebbe e dovrebbe invece raccogliere le energie e concentrare le sinergie degli operatori (che, è non è pleonastico ricordare, sono e costituiscono l'asset produttivo dei porti) per ripartire, insieme alle rispettive **AdSP**, in un'ottica di dialogo e partnership quale presupposto e condizione per efficientare un vero sistema della portualità. Assologistica e Assiterminal chiedono quindi al ministero di agire, sulla base delle proprie prerogative, per aiutare gli associati a chiudere i temi del 2020, garantendo semplicemente uniforme ed esaustiva applicazione, nonché esigibilità, di quanto previsto dalle norme. Questa la conclusione delle associazioni: Abbiamo tutti bisogno di guardare avanti contribuendo a costruire un contesto di certezza e trasparenza normativa che si ottengono anche attraverso una maggiore chiarezza e semplificazione dei ruoli degli interlocutori istituzionali, la tempestività di esecuzione delle norme e una rinnovata relazione tra gli stakeholder (che identifichi nel privato un partner e non un mero destinatario di regole che spesso si sovrappongono pure). Auspichiamo che le soluzioni che saranno individuate non pregiudichino ulteriormente la tenuta del settore e che si possa dare nuovo impulso e vitalità alla sostenibilità dello shipping e del terminalismo del nostro Paese da sempre protagonisti dell'economia logistica italiana. Per rafforzare le nostre istanze confidiamo infine che nella conversione del DL sostegni vengano accolti i nostri emendamenti che ripropongono anche sul 2021 le soluzioni e alcuni strumenti normativi individuati per il 2020, magari, a questo giro, senza incagli!.





## Assiterminal e Assologistica in pressing per i ristori: "Non vogliamo inaugurare la stagione dei ricorsi"

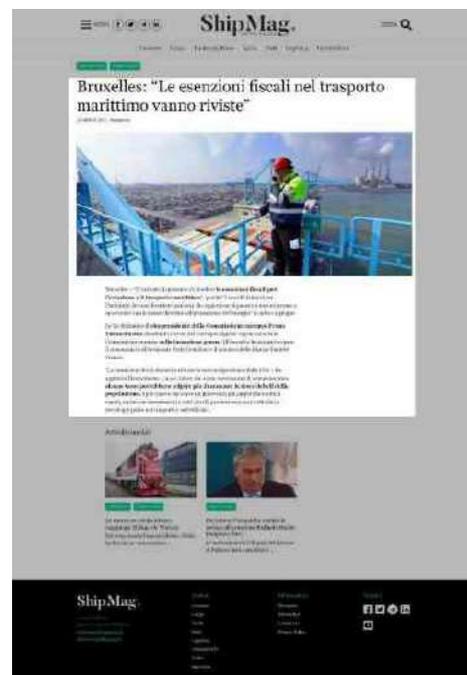
Serve subito una soluzione. Assiterminal e Assologistica, che insieme rappresentano quasi il 90% dei Port & Terminal Operators, stigmatizzano in un'istanza formalizzata al MIMS la parziale e frammentata applicazione della misura normativa ottenuta nel 2020 che prevedeva, per lo stesso anno, di poter ottenere dalle **ADSP** la riduzione dell'importo del canone concessorio a fronte di una riduzione di fatturato superiore al 20%, nonché il ritardo (anche degli uffici della Commissione Europea) nel rendere disponibili le risorse economiche del fondo istituito in legge finanziaria a favore dei Terminal passeggeri (anche questo da noi richiesto e ottenuto per cercare di far fronte agli impatti della pandemia nel 2020). Lo comunica una nota dell'associazione dei terminalisti, firmata dal direttore Alessandro Ferrari. L'appello al MIMS è conseguente alla diversa esecuzione che alcune **ADSP** hanno dato alla previsione contenuta nell'art.199 dl 34/20 anche alla luce del successivo dm attuativo, contestando inoltre la previsione della Conferenza dei Presidenti dello scorso novembre, di un'ulteriore franchigia del 20% (da intendersi quale



rende ancora più attenuata una forma di ristoro già contenuta nella sua potenziale efficacia. Sembra paradossale che a 4 mesi dall'inizio del 2021 (che peraltro sta riproponendo impatti devastanti sul settore crocieristico alla pari dell'anno appena concluso e volumi di traffico che faticano a tornare accettabili per l'equilibrio economico-finanziario anche degli altri operatori) si debba ancora discutere su questi temi invece di concentrarsi sul contingente e sulle prospettive, così come è inconcepibile che alcune aziende con fatturati in rosso scuro (alla pari di altri comparti produttivi) non abbiano ancora dati certi sui ristori spettanti per chiudere in qualche modo i loro bilanci: ma è così! " L'obiettivo delle due Associazioni è chiaro: si vorrebbe evitare che le aziende maggiormente in difficoltà avviino una stagione di ricorsi in un contesto che vorrebbe e dovrebbe invece raccogliere le energie e concentrare le sinergie degli operatori (che, è non è pleonastico ricordare, sono e costituiscono l'asset produttivo dei porti) per ripartire, insieme alle rispettive **ADSP**, in un'ottica di dialogo e partnership quale presupposto e condizione per efficientare un vero Sistema della portualità. Da qui la richiesta: Chiediamo al Ministero di agire, sulla base delle proprie prerogative, per aiutarci a chiudere i temi del 2020, garantendo semplicemente uniforme e esaustiva applicazione nonché esigibilità di quanto previsto dalle norme. Abbiamo tutti bisogno di guardare avanti contribuendo a costruire un contesto di certezza e trasparenza normativa che si ottengono anche attraverso una maggiore chiarezza e semplificazione dei ruoli degli interlocutori istituzionali, la tempestività di esecuzione delle norme e una rinnovata relazione tra gli stakeholder (che identifichi nel privato un partner e non un mero destinatario di regole che spesso si sovrappongono pure).

### Bruxelles: Le esenzioni fiscali nel trasporto marittimo vanno riviste

Bruxelles E' arrivato il momento di rivedere le esenzioni fiscali per l'aviazione e il trasporto marittimo, perché i sussidi dannosi per l'ambiente devono diventare qualcosa che appartiene al passato e non esiteremo a intervenire con la nuova direttiva sulla tassazione dell'energia in arrivo a giugno. Lo ha dichiarato il vicepresidente della Commissione europea Frans Timmermans chiudendo i lavori del convegno digitale organizzato dalla Commissione europea sulla tassazione green. All'incontro hanno partecipato il commissario all'economia Paolo Gentiloni e il ministro delle finanze Daniele Franco. La tassazione dovrà aiutarci a ridurre la nostra dipendenza dalla CO2 ha aggiunto Timmermans -, ma è chiaro che senza meccanismi di compensazione alcune tasse potrebbero colpire più duramente le fasce deboli della popolazione, è per questo che serve un intervento più ampio che assicuri equità, anche con investimenti a tutti i livelli per dare accesso ai cittadini a tecnologie pulite nei trasporti e nell'edilizia.



### Sterili le polemiche sui noli container

ROMA La supply chain' mondiale in particolare quella marittima, affermano i vertici di Federagenti che coinvolge il 90% delle merci globalmente movimentate, nella nuova normalità post Covid avrà un ruolo sempre più importante e strategico, al servizio del nuovo' sistema economico globale; la sua rinnovata efficienza sarà uno straordinario punto di forza. A parlare di una vera e propria rivoluzione culturale che comporterà scosse di assestamento, possibili conflitti fra i player della logistica ma in definitiva la comprensione della centralità naturale dei traffici via mare, è Alessandro Santi presidente della Federazione agenti marittimi e quindi nella posizione preferenziale come osservatorio nell'interconnessione fra mare e terra. Dagli inizi degli anni '90 la globalizzazione e l'evoluzione delle supply chain' hanno portato alla possibilità di ridurre gli stock e di concentrare le produzioni: si stima che le aziende globalmente hanno investito complessivamente 36 trilioni di dollari all'estero. Ovviamente la globalizzazione spinta ha determinato d'altro canto una maggiore potenziale vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento, il caso di Suez ne è una chiara esemplificazione. Non è quindi casuale che alcune fra le maggiori potenze economiche mondiali stiano concentrando le loro attenzioni sulla possibilità di rendersi autosufficienti in alcuni settori strategici: gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e la Commissione Europea hanno commissionato specifiche analisi sulla vulnerabilità delle catene di approvvigionamento da un punto di vista economico e della sicurezza nazionale per assicurare la disponibilità delle materie prime strategiche. La risposta per l'economia mondiale non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione sostiene Santi ma quella di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando supply chain' da un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da paesi potenzialmente ostili, ricerca maggiore efficienza delle supply chain' cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia. Dal 1990 al 2019 il volume dei prodotti trasportato per via marittima è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate, di cui, oggi, peraltro, solo meno del 20% via container. In questo periodo sono aumentate le flotte e sono aumentate evidentemente anche le dimensioni delle navi; ma questo vale, anche, per le capacità (e le velocità) dei treni merci che raggiungono ora 2.500 tonnellate per tradotta con 750 mt di lunghezza. Si è trattato di azioni che hanno permesso l'ottimizzazione e l'efficienza delle supply chain' con evidenti vantaggi a cascata per tutti gli attori in termini di volumi e quindi di ricavi; ma nello stesso periodo si sono registrate frequenti oscillazioni anche importantissime dei noli marittimi che hanno addirittura determinato la bancarotta di armatori di dimensioni globali: ogni analisi su questo deve essere fatta su dimensioni temporali e spaziali commisurate alla durata degli investimenti (pluridecennali) e della dimensione (globale) del commercio mondiale. Segnali che non possono essere ignorati e che rendono sterili conclude Santi alcune polemiche o scontri sulla supply chain' e specialmente di quella componente marittima che della supply chain' è la colonna portante. Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci è l'efficienza globale del sistema. È evidente che c'è del lavoro da fare, ma se il risultato è la razionalizzazione e l'ottimizzazione dell'efficienza della supply chain', i vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori.





### Porti, Merlo «Bisogna accelerare»

«Nella grande emergenza che si trova ad affrontare il sistema Paese, anche i primi segnali positivi che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile fa emergere hanno la loro importanza, ma non sono né sufficienti né efficienti se non assumono caratteristiche sistematiche e non sono frutto di un quadro definito di priorità». Secondo Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Confrasporto, è certo «apprezzabile l'individuazione di un primo numero di opere e la nomina dei rispettivi commissari, ma il male oscuro che affligge i porti, evidenziatisi in modo netto come nodo strategico per la competitività del Paese, non ha ancora alcuna terapia: i dragaggi indispensabili per fare entrare le navi nei porti restano al palo così come restano in vigore procedure tanto farraginose quanto impossibili, che negano ogni prospettiva di semplificazione e continuano a bloccare centinaia di opere medie e grandi negli scali marittimi italiani». «Sogniamo un grande futuro - prosegue Merlo - ma consentiamo a norme, procedure e burocrazia, di annientare il presente». Ciò accade anche per quanto riguarda la Conferenza dei presidenti dei porti, convocata dopo anni e anni di attesa, ma dei temi che dovrebbero essere prioritari non c'è traccia: nessuna priorità è stata data, dopo ben 27 anni di attesa, al regolamento delle concessioni ex Art 18».

